REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/1866 AL COMISIEI

din 3 iulie 2024

de instituire a unei taxe compensatorii provizorii la importurile de vehicule electrice cu baterie noi proiectate pentru transportul de persoane, originare din Republica Populară Chineză

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unor subvenții din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene ([1]), în special articolul 12,

după consultarea statelor membre,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Deschiderea procedurii

(1) La 4 octombrie 2023, Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia") a deschis din proprie inițiativă o investigație antisubvenție cu privire la importurile în Uniune de vehicule electrice cu baterie noi (denumite în continuare „BEV") proiectate pentru transportul de persoane, originare din Republica Populară Chineză (denumită în continuare „țara în cauză", „RPC" sau „China"), în temeiul articolului 10 alineatul (8) din Regulamentul (UE) 2016/1037 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unor subvenții din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene (denumit în continuare „regulamentul de bază"). Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]) (denumit în continuare „avizul de deschidere").

(2) Comisia a deschis investigația pe motiv că importurile de BEV originare din RPC fac obiectul unor subvenții și cauzează, prin urmare, un prejudiciu industriei ([3]) Uniunii.

(3) După o analiză aprofundată a evoluțiilor recente ale pieței și având în vedere sensibilitatea sectorului vehiculelor electrice și importanța sa strategică pentru economia UE în ceea ce privește inovarea, valoarea adăugată și ocuparea forței de muncă, Comisia a colectat informații de piață din diverse surse independente. Aceste informații aveau tendința de a demonstra existența subvenționării din partea RPC, care afectează în mod negativ situația industriei BEV din Uniune.

(4) Pe baza unor informații ușor accesibile, au existat suficiente elemente de probă care au demonstrat că importurile de BEV originare din RPC beneficiază de subvenții pasibile de măsuri compensatorii acordate de guvernul Republicii Populare Chineze (denumit în continuare „GC"). Aceste subvenții au permis importurilor care fac obiectul unor subvenții să își crească rapid cota de piață în Uniune în detrimentul industriei Uniunii.

(5) Elementele de probă disponibile au arătat probabilitatea unei creșteri substanțiale a importurilor care fac obiectul unor subvenții la prețuri scăzute, care ar reprezenta un risc iminent de prejudiciu pentru o industrie a Uniunii deja vulnerabilă. O astfel de creștere bruscă a importurilor la prețuri scăzute, câștigând o cotă de piață semnificativă pe o piață aflată în creștere rapidă, în care este necesară o rată semnificativă și susținută a investițiilor pe măsura tranziției pieței Uniunii către electrificarea completă, ar determina industria Uniunii să suporte pierderi considerabile, care ar putea deveni rapid nesustenabile.

([1]) JO L 176, 30.6.2016, p. 55.
([2]) Aviz de deschidere a unei proceduri antisubvenție privind importurile de vehicule electrice cu baterie noi proiectate pentru transportul de persoane, originare din Republica Populară Chineză, JO C/2023/160, 4.10.2023.
([3]) Termenul general „prejudiciu" se referă la un prejudiciu important, precum și la riscul producerii unui prejudiciu important sau la o întârziere semnificativă în crearea unei industrii, astfel cum se prevede la articolul 2 litera (d) din regulamentul de bază.

(6) În aceste circumstanțe speciale, întrucât Comisia se află în posesia unor elemente de probă suficiente care tind să demonstreze existența subvenționării, a riscului de prejudiciu și a legăturii de cauzalitate necesare pentru deschiderea unei investigații antisubvenție, aceasta a decis, în conformitate cu articolul 10 alineatul (8) din regulamentul de bază, să inițieze o astfel de deschidere fără să fi primit o plângere scrisă din partea sau în numele industriei Uniunii.

(7) Înainte de deschiderea investigației antisubvenție, Comisia a notificat GC că a decis să deschidă din oficiu o procedură privind importurile de BEV noi din RPC și a invitat GC la consultări în conformitate cu articolul 10 alineatul (7) din regulamentul de bază. GC a acceptat invitația la consultări, care s-au desfășurat la 2 octombrie 2023. În cadrul consultărilor, s-a luat notă în mod corespunzător de observațiile prezentate de GC. Cu toate acestea, nu s-a putut ajunge la o soluție unanim acceptată.

1.2. **Înregistrarea**

(8) Din proprie inițiativă, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/785 al Comisiei din 5 martie 2024 (denumit în continuare „regulamentul de înregistrare”) ([4]), Comisia a supus înregistrării, începând cu 7 martie 2024, importurile de BEV noi proiectate pentru transportul de persoane, originare din China.

1.3. **Perioada de investigație și perioada examinată**

(9) Investigația privind subvenționarea și prejudiciul a acoperit perioada cuprinsă între 1 octombrie 2022 și 30 septembrie 2023 (denumită în continuare „perioada de investigație” sau „PI”). Examinarea tendințelor relevante pentru evaluarea prejudiciului a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2020 și sfârșitul perioadei de investigație (denumită în continuare „perioada examinată”).

1.4. **Părțile interesate**

(10) În avizul de deschidere, părțile interesate au fost invitate să contacteze Comisia în vederea participării la investigație. În plus, Comisia a informat în mod specific producătorii cunoscuți din Uniune, producătorii-exportatori cunoscuți și GC, importatorii, furnizorii și utilizatorii cunoscuți, precum și asociațiile cunoscute ca fiind părți vizate, cu privire la deschiderea investigației și i-a invitat să participe la aceasta.

(11) În conformitate cu articolul 11 alineatul (11) din regulamentul de bază, producătorilor din Uniune ai produsului similar li s-a solicitat să coopereze cu Comisia.

(12) O serie de producători din Uniune au solicitat Comisiei să își păstreze identitatea confidențială (denumită în continuare „anonimat” sau „tratament anonim”) din cauza riscului unui efect negativ semnificativ sub forma unor acțiuni de retorsiune. Comisia a examinat în mod individual temeiurile fiecărei cereri de păstrare a anonimatului. Comisia a stabilit că societățile au prezentat motive întemeiate în sensul articolului 29 alineatul (1) din regulamentul de bază și că există elemente de probă privind o posibilitate semnificativă de represalii în fiecare caz în parte. Prin urmare, Comisia a admis că identitatea acestor societăți nu trebuia divulgată.

(13) Alți producători din Uniune care s-au manifestat nu au solicitat anonimatul. Comisia a considerat că ar putea exista riscul ca producătorii din Uniune care au solicitat și au prezentat motive întemeiate pentru tratamentul anonim al identității lor să fie identificați prin deducere. Pentru a se asigura că identitatea producătorilor din Uniune care solicită anonimatul este tratată efectiv ca fiind confidențială, anonimatul a fost extins, de asemenea, la toți producătorii din Uniune.

(14) În plus, o serie de părți interesate, altele decât producătorii din Uniune (cum ar fi furnizorii și importatorii) au solicitat anonimatul, susținând un risc de efecte negative semnificative sub forma unor acțiuni de retorsiune. Comisia a analizat cu atenție cererile primite și a considerat că toate părțile în cauză au prezentat motive întemeiate în sensul articolului 29 alineatul (1) din regulamentul de bază. Prin urmare, tratamentul anonim a fost acordat și părților interesate în cauză.

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/785 al Comisiei din 5 martie 2024 de supunere la înregistrare a importurilor de vehicule electrice noi cu baterie destinate transportului de persoane, originare din Republica Populară Chineză, JO L, 2024/785, 6.3.2024.

(15) GC a solicitat Comisiei să clarifice baza factuală și probatorie a afirmației privind riscul de represalii a producătorilor din Uniune, pe baza căreia anumitor producători din Uniune li s-a acordat confidențialitatea. De asemenea, GC a solicitat Comisiei să pună la dispoziție observațiile depuse de producătorii din Uniune, prin care se solicită tratamentul confidențial al numelor lor. GC a susținut, de asemenea, că nu a avut nicio posibilitate de a prezenta observații cu privire la acordarea anonimatului producătorilor din Uniune și cu privire la presupusul motiv întemeiat din cererile de confidențialitate ale producătorilor de BEV din Uniune, chiar dacă presupusul risc de represalii ar fi vizat GC. În plus, GC a susținut că acordarea anonimatului producătorilor din Uniune care nu au solicitat acest lucru a fost inconsecventă cu OMC și a încălcat articolul 29 alineatul (1) din regulamentul de bază, întrucât acordarea anonimatului este condiționată de demonstrarea unui motiv întemeiat de către producătorii respectivi. Camera de Comerț a Chinei pentru Importul și Exportul de Mașini și Produse Electronice (denumită în continuare „CCCME") a susținut că confidențialitatea acordată producătorilor din Uniune este incompatibilă cu articolul 29 alineatul (1) din regulamentul de bază, întrucât Comisia nu a demonstrat un motiv întemeiat în această privință.

(16) Comisia a considerat că a furnizat deja suficiente informații în acest sens în nota la dosar din 25 octombrie 2023 ([5]), al cărei conținut este reprodus *in extenso* în acest considerent. S-a explicat că producătorii din Uniune au susținut existența unui risc de efecte negative semnificative sub forma unor acțiuni de retorsiune. Comisia a considerat că divulgarea unor detalii suplimentare pe baza factuală și probatorie a afirmației fiecărui producător din Uniune ar putea dezvălui identitatea producătorilor cooperanți din Uniune prin deducere, din cauza numărului mic de grupuri producătoare de BEV de pe piața Uniunii și a volumului semnificativ de informații publice și bazate pe abonamente disponibile cu privire la aceste grupuri. Din acest motiv, Comisia nu a putut pune la dispoziție în niciun format cererile de păstrare a anonimatului depuse. În plus, astfel cum s-a explicat în considerentul 13, Comisia a fost nevoită să acorde anonimatul și producătorilor din Uniune care nu au solicitat acest lucru, pentru a proteja identitatea producătorilor din Uniune care au solicitat și au prezentat motive întemeiate pentru tratamentul confidențial al identității lor, întrucât aceștia ar fi putut fi identificați prin deducere. În consecință, cererea și afirmațiile respective au fost respinse.

(17) GC a susținut că nu au existat informații sau elemente de probă în dosarul neconfidențial al investigației cu privire la înregistrarea producătorilor de BEV din Uniune ca părți interesate în termenul de 7 de zile. În plus, CCCME a afirmat că lipsa punerii la dispoziție a informațiilor privind înregistrarea și a clarității în ceea ce privește cooperarea producătorilor de BEV din Uniune contrastează puternic cu tratamentul aplicat formularelor de înregistrare și corespondenței, precum și observațiilor producătorilor-exportatori chinezi, care au fost puse la dispoziție fără întârziere în dosarul neconfidențial. CCCME a susținut, de asemenea, că acest lucru îi afectează drepturile la apărare în ceea ce privește formularea unor observații semnificative cu privire la sprijinul industriei Uniunii în cadrul investigației.

(18) Comisia a observat că, în conformitate cu avizul de deschidere ([6]), nu a existat un astfel de termen de 7 zile pentru ca producătorii din Uniune sau alte categorii de părți să se înregistreze ca părți interesate. Termenul de 7 de zile la care Comisia înțelege că GC a făcut referire a fost acordat pentru ca producătorii din Uniune să prezinte un formular de eșantionare. În acest sens, Comisia a reamintit că, în conformitate cu punctul 5.6 din avizul de deschidere, producătorii din Uniune care au transmis informații privind eșantionarea vor fi considerați părți interesate din momentul în care au transmis astfel de informații. Așa s-a întâmplat în cadrul prezentei investigații.

(19) În plus, contrar situației producătorilor din Uniune cărora le-a fost acordat anonimatul, acest anonimat nu a fost solicitat de niciun producător-exportator chinez. Prin urmare, informațiile disponibile în dosarul neconfidențial privind înregistrarea și cooperarea producătorilor din Uniune nu au fost comparabile cu informațiile respective disponibile pentru producătorii-exportatori chinezi. În special, având în vedere că observațiile neconfidențiale ale părților cărora li s-a acordat anonimatul trebuie să fie verificate mai întâi în detaliu pentru a se asigura păstrarea anonimatului, disponibilitatea acestor observații în dosarul neconfidențial a fost ușor întârziată. Cu toate acestea, părțile interesate au avut suficient timp să prezinte observații cu privire la documentele respective odată ce acestea au fost adăugate la dosarul neconfidențial și, prin urmare, nu au fost încălcate drepturile la apărare. În ceea ce privește sprijinul industriei Uniunii, astfel cum se explică în considerentul 45, în cadrul unei investigații din oficiu noțiunea de sprijin pentru industria Uniunii nu este relevantă.

([5]) t23.005006.

([6]) Menționat în nota de subsol 2 de mai sus.

(20) Părțile interesate au avut posibilitatea de a prezenta observații cu privire la deschiderea investigației și de a solicita să fie audiate de Comisie și/sau de consilierul-auditor pentru proceduri comerciale. Serviciile Comisiei au avut audieri cu GC, CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (denumită în continuare „Tesla"), Smart Europe GmbH (denumită în continuare „Smart"), societatea 24, societatea 22 și Green World Mobility B.V. (denumită în continuare „Green World Mobility") ([7]).

(21) CCCME a susținut că Comisia a împiedicat exercitarea drepturilor la apărare ale CCCME prin întârzierea nejustificată a acordării statutului de parte interesată pentru CCCME și prin impunerea unei sarcini administrative sporite asupra CCCME ca urmare a unei examinări prea detaliate a împuternicirilor de către Comisie.

(22) În acest caz, CCCME a obținut statutul de parte interesată la 10 octombrie 2023. CCCME a fost invitată să demonstreze că reprezintă societăți în cazul cărora există o legătură obiectivă între activitățile lor și produsul care face obiectul investigației. Prin urmare, Comisia a evaluat cu atenție documentele aferente împuternicirilor furnizate CCCME de către producătorii-exportatori. Comisia a concluzionat că această evaluare nu a împiedicat exercitarea drepturilor la apărare ale CCCME, întrucât CCCME a dispus de suficiente posibilități de a prezenta observații în etapa provizorie a investigației. În special, a fost acordată o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la deschiderea investigației, astfel încât CCCME să dispună de același timp pentru prezentarea observațiilor ca și celelalte părți interesate. În consecință, afirmația a fost respinsă.

1.5. **Eșantionarea**

(23) În avizul de deschidere, Comisia a afirmat că ar putea constitui un eșantion din rândul părților interesate, în conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază.

1.5.1. *Constituirea eșantionului de producători din Uniune*

(24) Pentru a decide dacă eșantionarea este necesară și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat tuturor producătorilor din Uniune să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.

(25) Mai mulți producători din Uniune au furnizat informațiile solicitate și au fost de acord să fie incluși în eșantion.

(26) În conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază, selectarea eșantionului s-a bazat pe cel mai mare volum reprezentativ de vânzări și de producție a produsului similar în Uniune în cursul perioadei de investigație. Comisia a luat în considerare, de asemenea, răspândirea geografică a producătorilor din Uniune în cadrul Uniunii și a asigurat includerea unei game largi de modele de BEV. Eșantionul provizoriu a fost constituit din patru producători din Uniune. Producătorii din Uniune incluși în eșantion au reprezentat 38 % din vânzări și 34 % din volumul total al producției industriei Uniunii în perioada de investigație. Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații în legătură cu eșantionul provizoriu.

(27) Comisia a primit observații cu privire la eșantionul provizoriu și la cooperarea producătorilor din Uniune din partea societății 21, a GC și a CCCME.

(28) GC a susținut că nu exista o „dată de înregistrare" în antetul formularelor de eșantionare, precum în cazul formularelor de eșantionare ale producătorilor-exportatori chinezi. În plus, GC, CCCME și societatea 21 au afirmat că, întrucât identitatea producătorilor din Uniune nu a fost dezvăluită și a existat o lipsă de detalii cu privire la criteriile de eșantionare utilizate de Comisie, aceștia nu au putut prezenta observații cu privire la eșantionul de producători din Uniune și nu au putut verifica încrucișat informațiile furnizate de Comisie. Prin urmare, GC a solicitat Comisiei: (i) să clarifice câți producători din Uniune și-au înregistrat în timp util interesul pentru investigație și au cooperat; (ii) să indice câți producători de BEV din Uniune care au cooperat nu erau membri ai Asociației Constructorilor Europeni de Automobile (denumită în continuare „ACEA"); (iii) să clarifice dacă societățile 2, 4, 6, 10, 23 și 25 au depus formulare de eșantionare și motivul pentru care formularele lor de

([7]) Pentru GC la 10 octombrie 2023, 31 octombrie 2023 și 23 noiembrie 2023, pentru CCCME la 11 aprilie 2024, pentru Tesla la 30 octombrie 2023 și 12 aprilie 2024, pentru Smart la 8 noiembrie 2023, pentru societatea 24 la 22 noiembrie 2023, pentru societatea 22 la 5 decembrie 2023 și 11 aprilie 2024 și pentru Green World Mobility la 15 aprilie 2024.

eșantionare nu au fost disponibile în dosarul neconfidențial al investigației – această cerere a fost adresată, de asemenea, de CCCME, care a adăugat, de asemenea, societățile 30 și 31 în acest sens; (iv) să clarifice dacă vreuna dintre societățile incluse în eșantion a aparținut aceluiași grup; (v) să indice dacă Comisia a aplicat principiul entității economice unice în ceea ce privește producătorii din Uniune incluși în eșantion și dacă toate părțile afiliate producătorilor incluși în eșantion aveau obligația de a furniza informațiile relevante; (vi) să clarifice ce implică includerea modelelor în contextul selectării eșantionului și modul în care modelele aveau legătură cu presupusele „segmente", deoarece, pentru producătorii-exportatori chinezi, au fost utilizate „segmente" nedefinite drept criteriu de eșantionare; (vii) să indice dacă producătorii din Uniune cu cele mai mari volume de producție și de vânzări în perioada de investigație au fost incluși sau nu în eșantion și, în cazul în care nu au fost incluși, să explice pe ce bază și din ce motive Comisia a decis să nu includă societățile respective în eșantion; (viii) să clarifice ponderea și relevanța fiecărui criteriu în selectarea eșantionului de producători din Uniune.

(29) CCCME a solicitat, de asemenea, unele dintre aceste informații în cursul investigației. Societatea 21 a susținut că un alt producător din Uniune ar trebui inclus în eșantion pentru a permite Comisiei să efectueze o examinare obiectivă a prejudiciului pe baza unor elemente de probă concrete, ținând seama de relevanța generală a criteriilor prezentate de Comisie pentru selectarea eșantionului.

(30) Comisia a observat că „data de înregistrare" care figura în documentele incluse în dosarul neconfidențial al investigației era generată automat de aplicația TRON.tdi utilizată de Comisie și de părțile interesate în cadrul investigațiilor de apărare comercială. Cu toate acestea, având în vedere anonimatul acordat producătorilor din Uniune, producătorii cooperanți din Uniune au transmis formularele de eșantionare prin e-mail, și nu prin intermediul platformei TRON.tdi, astfel cum au procedat producătorii-exportatori chinezi. În plus, toate răspunsurile privind eșantionarea ale industriei Uniunii au fost adăugate în dosarul neconfidențial împreună, într-un folder în format ZIP, în urma unei verificări amănunțite efectuate pentru a păstra confidențialitatea producătorilor cooperanți din Uniune. Aplicația TRON.tdi nu poate adăuga o „dată de înregistrare" într-un folder în format ZIP. Prin urmare, această „dată de înregistrare" nu este vizibilă în formularul de eșantionare al producătorilor din Uniune.

(31) Comisia a observat că toate formularele de eșantionare prezentate de producătorii din Uniune au fost puse la dispoziție în dosarul neconfidențial al investigației la 30 octombrie 2023 ([8]). Astfel cum se indică în dosarul neconfidențial, formularele de eșantionare au fost transmise de producătorii din Uniune în perioada 11-13 octombrie (în urma unei scurte prelungiri cu două zile a termenului, acordată unor producători din Uniune ca urmare a complexității formularului de eșantionare). Cu toate acestea, Comisia le-a adăugat la dosarul neconfidențial după ce a verificat dacă versiunile neconfidențiale ale răspunsurilor privind eșantionarea nu dezvăluiau în mod accidental identitatea producătorilor din Uniune cărora li s-a acordat anonimatul, astfel cum se explică în considerentele 12-14. În plus, întrucât producătorilor din Uniune le-a fost acordat anonimatul, Comisia nu a putut dezvălui dacă producătorii din Uniune incluși în eșantion aparțineau aceluiași grup și dacă erau membri ai ACEA, deoarece în acest fel entitățile respective ar fi putut fi recunoscute și, prin urmare, anonimatul ar fi fost pus în pericol.

(32) Totodată, din aceleași motive, Comisia nu a putut dezvălui dacă producătorii din Uniune cu cele mai mari volume de producție și de vânzări au fost incluși în eșantion. Cu toate acestea, Comisia a reamintit că articolul 27 din regulamentul de bază nu conține nicio obligație de a-i selecta doar pe cei mai mari producători în ceea ce privește volumul producției și al vânzărilor și nici nu conține vreo clasificare a criteriilor enumerate în acesta. Această dispoziție este menită să asigure selectarea de către Comisie a celui mai reprezentativ eșantion care poate fi investigat în mod rezonabil în intervalul de timp disponibil prin aplicarea unor astfel de criterii. Selectarea eșantionului în cadrul prezentei investigații a respectat pe deplin această justificare, ținând seama, în același timp, de particularitățile acestui caz.

(33) Comisia a asigurat, de asemenea, reprezentativitatea eșantionului prin includerea unei game largi de modele de BEV care puteau fi comparate la nivelul Uniunii și al exporturilor. În ceea ce privește întrebarea dacă Comisia a aplicat principiul entității economice unice în ceea ce privește producătorii din Uniune incluși în eșantion și dacă toate părțile afiliate producătorilor incluși în eșantion au avut obligația de a furniza informațiile relevante, Comisia a observat că principiul entității economice unice se aplică exportatorilor pentru calcularea prețului de export pentru exporturile efectuate prin intermediul comercianților/importatorilor situați în țări terțe și, prin urmare, nu a fost clar ce solicitase GC în această privință. În plus, astfel cum s-a specificat în formularul de eșantionare destinat producătorilor din Uniune, s-a solicitat ca formularul de eșantionare să fie prezentat la nivelul entității juridice de producție, și nu la nivel de grup. Prin urmare, fiecărei entități juridice cu producție în Uniune i s-a solicitat să prezinte un formular de eșantionare.

([8]) Ref. t23.005111

(34) După ce a analizat cu atenție toate observațiile, Comisia a considerat că eșantionul este conform cu legislația UE și cu cea a OMC. Eșantionul i-a reprezentat în mod adecvat pe producătorii din Uniune ai produsului similar. De la bun început, Comisia a reamintit că dispozițiile relevante privind eșantionarea sunt prevăzute la articolul 27 din regulamentul de bază. Dispozițiile relevante prevăd o marjă largă de apreciere în alegerea eșantionului în funcție de criteriile relevante enumerate în acestea. În special, articolul 27 alineatul (2) din regulamentul de bază prevede în mod clar că „*selectarea finală a părților [...] revine Comisiei*". În plus, Comisia a reamintit că Acordul OMC privind subvențiile și măsurile compensatorii (denumit în continuare „Acordul SMC") nu conține dispoziții privind eșantionarea, ceea ce confirmă din nou marja largă de apreciere a Comisiei în această privință. Astfel cum se explică în considerentul 26, pe baza informațiilor furnizate în răspunsurile privind eșantionarea, eșantionul propus s-a ridicat la 38 % din vânzări și la 34 % din producția din Uniune în perioada de investigație. Comisia a considerat că aceste procente sunt reprezentative în temeiul articolului 27 din regulamentul de bază. Metodologia de eșantionare a fost explicată în detaliu în nota privind eșantionul provizoriu din 30 octombrie 2023.

(35) Pentru a asigura cea mai mare reprezentativitate a producătorilor de BEV din Uniune, pe lângă volume, Comisia a luat în considerare, de asemenea, răspândirea geografică a producătorilor din Uniune în cadrul Uniunii și a asigurat includerea unei game largi de modele de BEV. S-a luat în considerare răspândirea geografică, la fel ca în cadrul altor investigații antisubvenție, pentru a confirma reprezentativitatea eșantionului, în conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază.

(36) În plus, Comisia a luat în considerare o gamă largă de modele de BEV pentru a asigura un grad ridicat de reprezentativitate în cadrul comparării lor cu modelele corespunzătoare exportate de producătorii-exportatori chinezi, în conformitate cu marja de apreciere de care dispune pentru selectarea eșantionului final.

(37) Prin urmare, Comisia a considerat că eșantionul este reprezentativ (inclusiv din punct de vedere geografic), un eșantion mai mare neputând fi investigat în mod rezonabil în intervalul de timp disponibil. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(38) CCCME a susținut că răspunsurile neconfidențiale din formularele de eșantionare ale producătorilor din Uniune nu au respectat articolul 29 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece producătorii din Uniune nu au răspuns la toate întrebările incluse în formularul de eșantionare. În special, CCCME a afirmat că societatea 11 a răspuns doar la cinci dintre cele 22 de întrebări incluse în formularul de eșantionare. În plus, CCCME a susținut că societatea 11, societatea 12 și societatea 15 nu au furnizat informații privind ocuparea forței de muncă, în timp ce societatea 7, societatea 8, societatea 9 și societatea 13 au furnizat doar cifre indexate privind ocuparea forței de muncă în cursul perioadei de investigație, dar nu au furnizat date privind ocuparea forței de muncă pentru anii precedenți, deși formularul de eșantionare indica producția în cursul anilor respectivi. Totodată, CCCME a susținut că niciunul dintre producătorii din Uniune nu a justificat existența unor „circumstanțe excepționale" în niciun context și că aceștia au ocultat toate informațiile.

(39) Comisia nu a fost de acord cu aceste afirmații. Formularul de eșantionare a inclus 10 întrebări principale. În plus, întrebările 5 și 6 au inclus fiecare câte o întrebare secundară suplimentară care, având în vedere anonimatul acordat producătorilor din Uniune, era confidențială prin natura sa, întrucât solicita numele societăților afiliate implicate în producția și vânzarea produsului similar fabricat în Uniune și de către subcontractanți. De asemenea, este clar că, dacă o societate nu avea societăți afiliate implicate în producția și vânzarea produsului similar fabricat în Uniune sau subcontractanți, aceasta nu trebuia să răspundă la întrebarea secundară respectivă. Acesta a fost cazul societății 11, care a declarat în cadrul întrebării 6 că nu avea subcontractanți. Prin urmare, în acest caz nu a fost clar motivul pentru care CCCME a considerat că societatea 6 nu a răspuns la întrebarea secundară 6.1. În plus, întrebările 8 și 9 includeau 5 și, respectiv, 4 întrebări secundare suplimentare. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în nota la dosar din 25 octombrie 2023 ([9]), întrebările 8 și 9, la care trebuia să se răspundă prin da sau nu, puteau dezvălui identitatea respectivului producător din Uniune pe baza cunoștințelor pieței privind structura industriei Uniunii și, prin urmare, Comisia a concluzionat că răspunsurile la aceste întrebări (împreună cu răspunsurile la întrebările secundare indicate) nu puteau fi rezumate în versiunea neconfidențială a formularului de eșantionare fără a risca să dezvăluie informații confidențiale în sensul articolului 29 alineatul (2) din regulamentul de bază și să pună astfel în pericol anonimatul acordat producătorilor din Uniune. Prin urmare, producătorii din Uniune nu au fost nevoiți să furnizeze un răspuns neconfidențial la aceste întrebări. Societatea 11 a răspuns la întrebările 1, 2, 4, 5, 6 și 7. Având în vedere anonimatul acordat, răspunsul la întrebarea 3, prin care se solicita producătorilor din Uniune să raporteze modelele de BEV care au fost produse și vândute în Uniune, a fost confidențial prin natura sa, întrucât ar fi putut face ca entitățile respective să poată fi recunoscute și, prin urmare, ar fi pus în pericol anonimatul acestora.

([9]) Nota la dosar din 25 octombrie 2023 (t23.005006).

(40) În ceea ce privește numărul de angajați, Comisia a observat că societatea 11 a fabricat BEV numai în perioada de investigație și în volume mici. În plus, numărul de angajați nu este un criteriu pentru selectarea eșantionului. Astfel cum se explică în considerentul 26, criteriile utilizate pentru eșantionarea producătorilor din Uniune au fost volumul producției și al vânzărilor, răspândirea geografică și modelele de BEV. Prin urmare, faptul că un producător din Uniune nu a raportat numărul de angajați în perioada de investigație sau că unii producători din Uniune au raportat numărul de angajați numai în perioada de investigație nu a invalidat răspunsul lor la formularul de eșantionare. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(41) În ceea ce privește afirmația potrivit căreia producătorii din Uniune nu au justificat existența unor „circumstanțe excepționale" în niciun context și au ocultat toate informațiile, Comisia a observat că nu este clar la ce informații s-a referit CCCME. În cazul în care CCCME a făcut referire la datele de contact ale societăților, întrucât producătorilor din Uniune le-a fost acordat anonimatul, astfel cum se explică în considerentele 12 și 13, aceștia nu au fost nevoiți să invoce „circumstanțe excepționale" pentru răspunsul la formularul de eșantionare. În plus, producătorii din Uniune nu și-au putut raporta datele de contact, întrucât în acest fel entitățile respective ar fi putut fi recunoscute și, prin urmare, anonimatul ar fi fost pus în pericol. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(42) GC și CCCME au susținut că, potrivit unui raport de presă MLex, producătorii germani de BEV, cum ar fi Volkswagen, BMW și Mercedes-Benz, nu au fost incluși în eșantion. GC și CCCME au susținut că aceasta era a doua oară de la deschiderea investigației când MLex dispunea de informații referitoare la eșantionarea producătorilor din Uniune care nu se aflau la dispoziția CCCME și a acelor producători-exportatori chinezi care cooperau la investigație. CCCME și GC au susținut că MLex avea cunoștință de cererile de anonimat ale producătorilor din Uniune la 13 octombrie 2023, în timp ce părțile interesate au luat cunoștință de această chestiune aproximativ cu două săptămâni mai târziu. Prin urmare, CCCME a afirmat că, în cazul în care raportul de presă privind eșantionul de producători din Uniune este corect, CCCME își exprimă obiecția fermă în ceea ce privește grupurile de producători-exportatori selectate, susținând că Comisia ar trebui să utilizeze un eșantion reprezentativ din punct de vedere statistic. În acest sens, ea a făcut trimitere la Hotărârea Curții de Justiție în cauza *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). În plus, CCCME a susținut că excluderea din eșantion a principalilor producători din Uniune reprezenta o abatere semnificativă de la practica consacrată a Comisiei, conform căreia cei mai mari producători sunt, de regulă, incluși în eșantion pentru o analiză cuprinzătoare și reprezentativă.

(43) Comisia nu poate formula observații cu privire la conținutul rapoartelor de presă, deoarece ceea ce contează pentru prezenta investigație sunt informațiile disponibile la dosar. În plus, astfel cum se explică în considerentele 12 și 13, producătorilor din Uniune le-a fost acordat anonimatul și, prin urmare, Comisia nu poate divulga numele producătorilor din Uniune incluși în eșantion. Totodată, astfel cum se explică în considerentul 26, eșantionul propus reprezenta 38 % din vânzări și 34 % din producția din Uniune în cursul perioadei de investigație, iar aceste procente au fost considerate reprezentative în temeiul articolului 27 din regulamentul de bază. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(44) CCCME a susținut că Comisia ar trebui să dezvăluie nivelul de cooperare al producătorilor de BEV din Uniune, întrucât aceasta era o chestiune de fapt aflată în centrul oricărei evaluări a riscului de producere a unui prejudiciu important care trebuia efectuată de Comisie. CCCME a susținut că, în cazul în care producătorii de BEV din cadrul industriei Uniunii nu doresc protecție, nu ar trebui instituite măsuri asupra importurilor de BEV provenind din China.

(45) Comisia a observat că nivelul de cooperare din cadrul unei investigații este necesar numai pentru examinarea reprezentativității. Întrucât investigația actuală a fost deschisă din oficiu, Comisia nu a fost nevoită să dezvăluie nivelul de cooperare. Producătorii din Uniune au cooperat suficient în etapa de eșantionare pentru a permite Comisiei să selecteze un eșantion reprezentativ de producători din Uniune și să continue investigația. Astfel cum se explică în considerentul 26, producătorii din Uniune incluși în eșantion reprezentau 38 % din vânzări și 34 % din volumul total al producției industriei Uniunii în perioada de investigație, procente care au fost considerate reprezentative. În cele din urmă, în secțiunea „Interesul Uniunii" de mai jos, Comisia a evaluat dacă este în interesul Uniunii să se instituie măsuri compensatorii asupra importurilor de BEV provenind din China. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

([10]) Hotărârea Curții de Justiție din 10 septembrie 2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, punctul 86.

1.5.2. *Constituirea eșantionului de importatori*

(46) Pentru a decide dacă este necesară eșantionarea și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat importatorilor neafiliați să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere.

(47) Niciun importator neafiliat nu a cooperat și, prin urmare, eșantionarea nu a fost necesară.

1.5.3. *Constituirea eșantionului de producători-exportatori din RPC*

(48) Pentru a decide dacă eșantionarea este necesară și, în caz afirmativ, pentru a selecta un eșantion, Comisia a solicitat tuturor producătorilor-exportatori din RPC să furnizeze informațiile specificate în avizul de deschidere. În plus, Comisia a solicitat Misiunii Republicii Populare Chineze pe lângă Uniunea Europeană să identifice și/sau să contacteze alți eventuali producători-exportatori care ar putea fi interesați să participe la investigație.

(49) Douăzeci și unu de producători-exportatori/grupuri de producători-exportatori din țara în cauză au furnizat informațiile solicitate și au fost de acord să fie incluși în eșantion. Comisia a selectat în mod provizoriu un eșantion de trei grupuri de producători care au cooperat. Pe lângă volumul absolut al exporturilor către Uniune, Comisia a luat în considerare, de asemenea, vânzările de modele de BEV pe diferite „segmente de piață" (înțelese în termeni de „tipuri de produse" diferite) pentru a asigura în mod corespunzător cea mai mare reprezentativitate a industriei produsului care face obiectul investigației. Comisia a analizat, de asemenea, potențiala eligibilitate a grupurilor de producători-exportatori pentru schemele de subvenții incluse în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă pe baza răspunsurilor la chestionarele de eșantionare. Având în vedere natura și efectele subvenționării în cauză, care au condus la creșterea producției de BEV și a riscului de prejudiciu potențial pentru industria Uniunii, disponibilitatea capacităților neutilizate a fost, de asemenea, luată în considerare în cadrul selecției. Grupurile incluse în eșantion au fost următoarele:

— Grupul BYD, format din producătorii-exportatori:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— Grupul SAIC, format din producătorii-exportatori:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Grupul Geely, format din producătorii-exportatori:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Grupurile de producători-exportatori incluse în eșantion (denumite în continuare „producătorii-exportatori incluși în eșantion") au reprezentat, în unități, 43 % din producție, 51 % din vânzările pe piața internă și 39 % din volumul total estimat al exporturilor din RPC către Uniune în perioada de investigație.

(51) În conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din regulamentul de bază, toți producătorii-exportatori cunoscuți, precum și GC, au fost consultați cu privire la selectarea eșantionului.

(52) Au fost primite observații cu privire la eșantionul propus din partea GC, a CCCME și a trei grupuri de producători-exportatori, dintre care unul inclus în eșantion (BYD) și două neincluse, și anume Tesla și Great Wall Motor Company Limited (denumit în continuare „GWM"), precum și din partea unui producător din Uniune (societatea 24).

(53) Toate aceste părți au solicitat informații cu privire la motivele abaterii de la practica standard a Comisiei de a utiliza cel mai mare volum reprezentativ al exporturilor către Uniune drept criteriu decisiv pentru eșantionarea producătorilor-exportatori. În plus, ele au susținut că, prin utilizarea altor elemente decât cel mai mare volum de exporturi în procesul de eșantionare, cum ar fi eligibilitatea producătorilor-exportatori pentru schemele de subvenții și varietatea modelelor vândute pe diferite segmente de piață, Comisia nu a selectat un eșantion în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 27 alineatul (1) din regulamentul de bază și la articolul 6.10 din Acordul antidumping al OMC, în absența unei dispoziții privind eșantionarea în Acordul SMC. Tesla a solicitat să fie inclusă în eșantion, având în vedere practica Comisiei de a se baza pe „*cel mai mare volum reprezentativ de exporturi către Uniune*".

(54) În acest sens, Comisia a observat că articolul 27 din regulamentul de bază nu conține nicio obligație de a-i selecta doar pe cei mai mari producători în ceea ce privește volumul și nici nu conține vreo clasificare a criteriilor în scopul eșantionării. Pentru a asigura eficacitatea investigației, Comisia dispune de o marjă de apreciere ([11]) pentru a selecta un eșantion pe baza unor criterii care să garanteze că acesta este reprezentativ pentru eligibilitatea subvențiilor invocate în avizul de deschidere. În special, articolul 27 alineatul (2) din regulamentul de bază prevede că „*selectarea finală a părților [...] revine Comisiei*". În consecință, Comisia a luat în considerare și alte elemente care au fost avute în vedere în cadrul investigațiilor antisubvenție anterioare ([12]) pentru a garanta reprezentativitatea eșantionului industriei BEV din China.

([11]) Cauza T-444/11, *Gold East Paper și Gold Huasheng Paper/Consiliul*, 11.9.2014 (T-444/11) (punctul 275) – Curtea reamintește marja de apreciere de care beneficiază instituțiile UE, astfel cum este recunoscută de jurisprudență, în cazul căreia controlul jurisdicțional al aprecierii trebuie să se limiteze la o eroare vădită de apreciere.

([12]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1519 al Comisiei din 14 septembrie 2015 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de biomotorină originare din Statele Unite ale Americii [JO L 239, 15.9.2015 p. 99 (considerentul 20) – Comisia a selectat eșantionul de trei producători-exportatori cu cel mai mare volum de vânzări pe piața internă și la export];
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2287 al Comisiei din 17 decembrie 2021 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de folii convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/2170 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de folii convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză, (JO L 458, 22.12.2021, p. 344);
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/72 al Comisiei din 18 ianuarie 2022 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză [JO L 012, 19.1.2022 p. 34, (considerentul 49) – Comisia a luat în considerare, de asemenea, răspândirea geografică a societăților];
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/969 al Comisiei din 8 iunie 2017 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză [JO L 146, 09.06.2017 p. 17, (considerentul 28) – Comisia a considerat că cele patru grupuri de producători-exportatori incluse în eșantion erau reprezentative nu numai în ceea ce privește volumul, ci și în ceea ce privește eligibilitatea lor pentru subvențiile menționate în plângere, precum și pentru practicile de subvenționare examinate conform avizului de deschidere];
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1690 al Comisiei din 9 noiembrie 2018 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză [JO L 283, 12/11/2018 p. 1, (considerentul 41) – „(...) *scopul eșantionului era de a reprezenta industria anvelopelor din RPC în ansamblul său în ceea ce privește eligibilitatea pentru toate tipurile de presupuse subvenții.*"];
Regulamentul (CE) nr. 930/2003 al Consiliului din 26 mai 2003 de încheiere a procedurilor antidumping și antisubvenție privind importurile de somon de crescătorie originar din Norvegia și a procedurii antidumping privind importurile de somon de crescătorie originar din Chile și din Insulele Feroe [JO L 133, 29.5.2003 p. 1, (considerentul 25) – Criteriile considerate de asemenea importante pentru selectarea eșantionului chilian au fost vânzările reprezentative pe piața internă și o producție semnificativă.

(55) Selectarea eșantionului de producători-exportatori s-a bazat nu numai pe volumul exporturilor, ci și pe varietatea modelelor de BEV vândute pe diferite segmente de piață (și anume tipuri de produse), pe reprezentativitatea societăților/grupurilor din punctul de vedere al eligibilității potențiale a schemelor incluse în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă și pe capacitatea globală de producție, inclusiv capacitatea neutilizată. Luând în considerare toți acești factori împreună, eșantionul selectat a fost considerat a fi eșantionul cel mai reprezentativ care putea fi investigat în mod rezonabil în intervalul de timp disponibil. Selectarea eșantionului a respectat pe deplin dispozițiile articolului 27 din regulamentul de bază, ținând seama de particularitățile acestui caz. Având în vedere reprezentativitatea puternică a eșantionului din punctul de vedere al criteriilor enumerate în considerentul 49 și intervalul de timp disponibil pentru investigație, Comisia nu a considerat adecvată selectarea unui producător-exportator suplimentar în eșantion. Prin urmare, cererea Tesla de a fi selectată în eșantion a fost respinsă.

(56) În plus, GC a susținut că Comisia nu a furnizat clarificările solicitate cu privire la selectarea eșantionului de producători-exportatori, în special în ceea ce privește luarea în considerare și ponderile relative ale celor patru criterii reținute pentru selectarea eșantionului, baza utilizată pentru determinarea vânzărilor la export ale diferitelor segmente de piață, baza utilizată pentru evaluarea eligibilității potențiale a grupurilor de producători-exportatori pentru schemele de subvenții și disponibilitatea capacităților neutilizate, precum și în ceea ce privește sensul deciziei Comisiei de a se baza pe răspunsurile la formularele de eșantionare în scopul exercițiului de eșantionare, indiferent și independent de faptul că producătorii-exportatori pot fi legați de alte grupuri de producători-exportatori.

(57) Comisia a considerat că selectarea a trei grupuri de societăți constituia volumul cel mai reprezentativ pe care îl putea investiga în intervalul de timp disponibil, pentru care nu a analizat doar cifrele absolute ale producției, vânzărilor și exporturilor, ci a luat în considerare o serie de elemente suplimentare pentru a evalua reprezentativitatea eșantionului, inclusiv varietatea modelelor de BEV vândute pe diferite segmente de piață, reprezentativitatea societăților/grupurilor în ceea ce privește eligibilitatea potențială a schemelor incluse în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă și capacitatea globală de producție, inclusiv capacitatea neutilizată, pe baza informațiilor furnizate în formularul de eșantionare. Evaluarea acestor elemente a făcut obiectul unei abordări cuprinzătoare, în cadrul căreia niciunul dintre elementele individuale nu a fost considerat ca având un caracter decisiv. Segmentele de piață au fost luate în considerare pe baza informațiilor disponibile public cu privire la modelele vândute de producătorii-exportatori pe piața Uniunii. Astfel cum se prevede în nota privind eșantionul definitiv de producători-exportatori, Comisia a considerat eligibilitatea schemelor de subvenții ale producătorilor-exportatori incluși în eșantion drept un criteriu obiectiv menit să garanteze că eșantionul este reprezentativ pentru nivelul de subvenționare din țara în cauză. Selecția s-a bazat pe formularele de eșantionare primite din partea producătorilor-exportatori cooperanți, care trebuiau să includă toate părțile lor afiliate relevante pentru investigație. Întrucât aceste răspunsuri sunt autodeclarate, Comisia a precizat în mod explicit că orice evaluare suplimentară cu privire la părțile afiliate acestor producători-exportatori incluși în eșantion ar putea fi justificată.

(58) Potrivit GC și CCCME, în decizia privind eșantionul final nu a fost furnizată nicio justificare pentru excluderea celui mai mare producător-exportator chinez (Tesla) din eșantionul de producători-exportatori.

(59) Tesla a fost, într-adevăr, unul dintre cei mai mari producători-exportatori în ceea ce privește exporturile către Uniune în cursul perioadei de investigație. Cu toate acestea, contrar afirmației CCCME și astfel cum se explică în considerentele 54 și 57, selectarea eșantionului nu ar trebui să se bazeze exclusiv pe cel mai mare volum de producție, de vânzări sau de exporturi, ci pe cel mai mare volum reprezentativ. Astfel cum se prevede în nota privind eșantionul definitiv de producători-exportatori, s-a considerat că eșantionul final selectat îi reprezenta în mod adecvat pe producătorii-exportatori de BEV care își desfășurau activitatea în China și că acesta s-a bazat pe cel mai mare volum reprezentativ de producție, de vânzări sau de exporturi către Uniune, în cursul perioadei de investigație, care putea fi examinat în mod rezonabil în intervalul de timp disponibil, luând în considerare elementele menționate în considerentul 57. În consecință, Comisia a respins afirmația formulată de GC și de CCCME.

(60) În plus, Tesla a susținut că Comisia nu a inclus în eșantion grupuri complete, ci doar anumiți producători-exportatori și societăți afiliate din cadrul grupului inclus în eșantion.

(61) Această observație este incorectă din punct de vedere factual. Comisia nu și-a constituit eșantionul pe baza unor entități individuale, ci pe baza grupurilor identificate în informațiile furnizate în răspunsurile la formularele de eșantionare. Toate entitățile producătoare care aparțin unor astfel de grupuri fac parte din eșantion, indiferent dacă sunt menționate în mod individual în nota privind eșantionul definitiv de producători-exportatori.

(62) În plus, atât GC, cât și CCCME au susținut că, prin selectarea a trei societăți deținute de China și prin neincluderea în eșantion a niciunei societăți sau întreprinderi comune cu capital străin, mărcile chineze sunt discriminate. GC, BYD și Tesla au subliniat că Memorandumul privind suficiența elementelor de probă pe care Comisia și-a bazat evaluarea privind eligibilitatea potențială pentru schemele de subvenții și selectarea eșantionului este părtinitor și că acesta identifica și viza în mod intenționat anumiți producători din RPC. GC, CCCME, Tesla și GWM au susținut că, prin selectarea unui eșantion pe baza unor criterii susceptibile să conducă la o concluzie afirmativă privind riscul producerii unui prejudiciu, Comisia nu a respectat obligația de a efectua o examinare obiectivă a prejudiciului, prevăzută la articolul 8 alineatul (1) din regulamentul de bază. Toate părțile care au formulat observații au subliniat lipsa unei informări suficiente în ceea ce privește metodologia și analiza urmată pentru selectarea eșantionului.

(63) Comisia a respins argumentul potrivit căruia ar fi acționat în mod discriminatoriu. Astfel cum se explică în nota la dosar privind selectarea unui eșantion definitiv, în primul rând, unele dintre grupurile incluse în eșantion au întreprinderi comune cu producători europeni de automobile. În al doilea rând, orice măsură instituită în urma investigației s-ar aplica tuturor BEV produse și exportate din RPC, indiferent de drepturile de proprietate ale producătorilor-exportatori. În al treilea rând, majoritatea societăților/grupurilor care s-au manifestat pentru a fi incluse în eșantion sunt deținute integral sau parțial de China și/sau au încheiat acorduri de întreprinderi comune cu parteneri străini.

(64) Eligibilitatea potențială a schemelor incluse în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă a fost unul dintre elementele pe care Comisia le-a luat în considerare pentru a asigura cea mai mare reprezentativitate a producătorilor de BEV și pentru a justifica reprezentativitatea eșantionului în conformitate cu articolul 27 din regulamentul de bază. În plus, eligibilitatea potențială a schemelor de subvenții este un element care, departe de a fi părtinitor, este un criteriu obiectiv menit să garanteze că eșantionul este reprezentativ pentru nivelul de subvenționare din țara în cauză. Astfel, atunci când a utilizat eligibilitatea potențială drept criteriu de selecție a producătorilor-exportatori cooperanți, Comisia nu a selectat societățile cu cele mai mari subvenții, deoarece, la momentul deciziei privind eșantionarea, sumele specifice primite de societățile respective erau necunoscute. În plus, faptul că o societate poate fi *a priori* potențial eligibilă pentru a beneficia de o subvenție prin intermediul unei scheme specifice nu înseamnă în mod automat că o astfel de societate a beneficiat de o astfel de schemă în cursul perioadei de investigație. Prin urmare, Comisia a considerat că societățile nu au demonstrat modul în care Comisia ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere ([13]) în selectarea exportatorilor incluși în eșantion, ce ar fi condus la rezultate înșelătoare și ar fi constituit o încălcare a obligației de a efectua o examinare obiectivă a prejudiciului, în privința căreia Comisia amintește de asemenea că dispune de o marjă largă de apreciere ([14]).

(65) În cele din urmă, contrar argumentelor prezentate de unele părți, metodologia de eșantionare a fost deja explicată în detaliu în nota privind eșantionul provizoriu publicată la 25 octombrie 2023.

(66) Producătorul-exportator GWM a solicitat să fie inclus în eșantion și să se dispună eliminarea unei societăți incluse în eșantion, argumentând că societatea selectată nu era suficient de reprezentativă pentru întreaga industrie BEV din RPC în ceea ce privește marca, tehnologia și prețul principalului său model de BEV exportat către Uniune. GWM a susținut că ar trebui să fie inclusă în eșantion, deoarece este unul dintre puținii producători-exportatori care au transmis în timp util informațiile de eșantionare solicitate și unul dintre cei mai mari exportatori reprezentativi de BEV din RPC, având în vedere modelele de BEV semnificativ diferite pe care le-a exportat către Uniune, localizarea sa geografică, conformitatea sa cu siguranța produselor și cu tehnologia de mediu, investițiile sale semnificative în cercetare și dezvoltare și integrarea verticală a sistemului său de lanțuri de aprovizionare.

([13]) Cauzele T-30/19 și T-72/19, *CRIA și CCCMC/Comisia*, 4.5.2022, (T-30/19) (punctul 115) – Trebuie să se țină seama de faptul că stabilirea existenței și a cuantumului prejudiciului cauzat industriei Uniunii, precum și a existenței unei legături de cauzalitate necesită o evaluare a unor situații economice complexe în legătură cu care instituțiile UE dispun de o marjă largă de apreciere).

([14]) *Ibidem*.

(67) Toate societățile care s-au manifestat în cadrul exercițiului de eșantionare și-au prezentat răspunsurile în termenul stabilit în avizul de deschidere sau în termenul convenit în urma unor cereri de prelungire justificate. Astfel cum se menționează în considerentele 53-57, Comisia a considerat eșantionul selectat ca fiind eșantionul cel mai reprezentativ care putea fi investigat în mod rezonabil în intervalul de timp disponibil. Selectarea eșantionului a respectat pe deplin dispozițiile articolului 27 din regulamentul de bază, ținând seama, în același timp, de particularitățile acestui caz. Întrucât niciunul dintre argumentele prezentate de GWM nu a invalidat alegerea eșantionului de către Comisie, cererea GWM de a fi inclusă în eșantion a fost respinsă.

(68) CCCME, BYD, GWM și Tesla au susținut, de asemenea, că capacitatea neutilizată nu putea fi considerată un factor care trebuia utilizat pentru stabilirea unui eșantion, ci constituia un factor care trebuia evaluat în cursul investigației.

(69) Prezenta investigație se bazează pe un risc de producere a unui prejudiciu. Prin urmare, informațiile privind nivelul vânzărilor potențiale ale producătorilor-exportatori în viitorul apropiat au fost considerate importante pentru selectarea unui eșantion reprezentativ. Faptul că capacitatea neutilizată a fost unul dintre elementele care au stat la baza deciziei Comisiei privind constituirea eșantionului nu a exclus evaluarea acestui factor în cursul investigației, în scopul stabilirii unui risc de prejudiciu important pentru industria Uniunii.

(70) Având în vedere motivele menționate anterior, Comisia a decis să rețină eșantionul propus ca eșantion final.

(71) În cadrul observațiilor sale prezentate în urma deciziei privind constituirea eșantionului, NIO a solicitat clarificări suplimentare cu privire la situația sa specifică în rândul producătorilor neincluși în eșantion.

(72) Comisia a abordat observațiile prezentate de NIO într-o comunicare separată trimisă doar acestei societăți.

(73) După exercițiul de eșantionare, la 8 noiembrie 2023, a avut loc o audiere cu Smart, care a solicitat să nu fie considerată ca făcând parte din Grupul Geely, ci ca un producător-exportator separat. Pentru această afirmație, Smart s-a bazat în special pe constatările Direcției Generale Concurență a Comisiei Europene în cadrul unei proceduri de analiză a unei concentrări în ceea ce privește producția de BEV Smart în RPC ([15]).

(74) Comisia a respins această afirmație. În primul rând, deciziile privind concentrările economice sunt luate pe baza unui temei juridic diferit de regulamentul de bază, care stabilește obiective diferite și necesită tipuri diferite de evaluare. În al doilea rând, decizia privind concentrarea economică respectivă prevedea că întreprinderea comună constituită din Daimler și Geely este o întreprindere comună pe deplin funcțională, dar nu s-a ajuns la nicio concluzie cu privire la dependența sa față de Grupul Geely. De fapt, decizia a arătat că operațiunile de producție și de distribuție ale Smart în RPC sunt efectuate de o întreprindere comună cu Geely. În plus, vânzările și comercializarea pentru Uniune intră, de asemenea, sub incidența întreprinderii comune. De asemenea, având în vedere relația de afaceri existentă între Smart și Grupul Geely, cele două părți păreau în mod clar afiliate în sensul articolului 127 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei ([16]). Pe această bază, Comisia a concluzionat că Smart ar trebui tratată ca făcând parte din Grupul Geely.

(75) CCCME a considerat că cerințele de raportare privind producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion sunt excesiv de împovărătoare, în special în ceea ce privește informațiile solicitate de la furnizorii de factori de producție afiliați și traducerea rapoartelor anuale.

(76) Memorandumul privind suficiența elementelor de probă a stabilit că subvenționarea de către GC s-a extins la întregul lanț de producție și de aprovizionare al industriei BEV, printre altele prin furnizarea de piese și componente contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Comisia a considerat că informațiile solicitate de la părțile afiliate producătorilor-exportatori incluși în eșantion erau necesare pentru a evalua existența unor subvenții pasibile de măsuri compensatorii în ceea ce privește piesele și componentele BEV, inclusiv bateriile, și, prin urmare, a respins afirmația CCCME.

([15]) Cauza M.9360 – Daimler/Geely/JV, decizie a Comisiei din 10.12.2019 în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului și al articolului 57 din Acordul privind Spațiul Economic European.

([16]) JO L 343, 29.12.2015, p. 558-893.

1.5.4. *Răspunsurile la chestionar și vizitele de verificare*

(77) Comisia a trimis chestionare GC, celor trei grupuri de producători-exportatori incluși în eșantion, celor patru producători din Uniune incluși în eșantion și celor doi utilizatori.

(78) Comisia a primit răspunsuri la chestionar din partea GC, a celor trei grupuri de producători-exportatori incluși în eșantion, a celor patru producători din Uniune incluși în eșantion și a celor doi utilizatori.

(79) Comisia a căutat și a verificat toate informațiile pe care le-a considerat necesare pentru stabilirea valorii subvențiilor, a prejudiciului (inclusiv a riscului de prejudiciu) rezultat din acestea și a interesului Uniunii.

(80) În temeiul articolului 26 din regulamentul de bază, au fost efectuate vizite de verificare la sediile următoarelor societăți:

Producători din Uniune și societăți afiliate acestora:

— Societatea 7

— Societatea 17

— Societatea 18

— Societatea 27

Utilizatori:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Producători-exportatori din RPC și societăți afiliate acestora:

— Grupul BYD

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

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

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, China

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

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

  — BYD Europe B.V., Țările de Jos

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

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, China

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

  — BYD Hong Kong, RAS Hong Kong

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

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

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

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

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

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

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

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

— Grupul Geely

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

- — Smart Automobile Co., Ltd.
- — Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.
- — Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.
- — Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.
- — Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.
- — Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- — Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.
- — Wuhan Lotus car sales (vânzări la export) Co., Ltd.
- — Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- — Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- — Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.
- — ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- — Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., sucursala Ningbo
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sucursala Wuhan
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sucursala Chengdu
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sediul central
- — 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, Suedia
- — Smart Europe GmbH, Stuttgart, Germania

— Grupul SAIC

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

— Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.

— Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.

— SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd.

— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.

— SAIC Motor International Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.

— Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.

— Rising Auto Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.

— Z-One Technology Co., Ltd.

— SAIC Motor Europe B.V.

— SAIC Motor France SAS

— SAIC Motor Deutschland GmbH

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Astfel cum s-a subliniat în secțiunea 3.3, Comisia s-a confruntat cu probleme de cooperare, dat fiind că mai multe grupuri chineze incluse în eșantion nu au furnizat răspunsuri la chestionar pentru anumite societăți sau au transmis informații incomplete ori nu au furnizat nicio informație cu privire la structura societății lor sau la costul de producție. Pe această bază, Comisia nu a dispus de o imagine de ansamblu completă asupra societăților care trebuiau să furnizeze un răspuns la chestionar și nici asupra cotei pe care acestea o reprezentau în cadrul costului total de producție.

(82) Prin urmare, pe baza informațiilor din dosar, Comisia a decis să se concentreze asupra producătorilor de BEV, asupra furnizorilor de factori de producție principali și asupra altor societăți care au fost implicate în activități de finanțare și de cercetare și dezvoltare, care au furnizat un răspuns la chestionar și care au putut fi verificate în perioada anterioară instituirii măsurilor provizorii.

(83) Deși Comisia a primit, de asemenea, răspunsuri la chestionar din partea altor societăți afiliate ale căror activități se încadrau în sfera activităților care necesitau transmiterea unui răspuns la chestionar, Comisia nu a fost în măsură să evalueze aceste răspunsuri în perioada anterioară instituirii măsurilor provizorii. Comisia își rezervă dreptul de a evalua răspunsurile în cauză până în etapa definitivă a prezentei proceduri.

1.5.5. *Afirmații privind transparența și procedura*

(84) Potrivit GC, faptul că MLex părea să dețină mai multe informații cu privire la eșantionul de producători de BEV din Uniune decât părțile interesate a confirmat faptul că investigația nu a fost transparentă și a afectat respectarea garanțiilor procedurale în cazul părților interesate.

(85) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. Astfel cum s-a menționat mai sus în considerentul 43, Comisia nu poate formula observații cu privire la conținutul rapoartelor de presă, iar informațiile relevante sunt incluse în dosarul prezentei investigații. Comisia a adăugat la dosarul neconfidențial al investigației toate informațiile relevante în timp util și a oferit părților posibilități ample de a prezenta observații. Toate observațiile primite au fost evaluate în mod corespunzător de către Comisie în cursul investigației și sunt explicate în secțiunea relevantă din prezentul regulament.

(86) CCCME a susținut că Comisia a amânat includerea în dosarul neconfidențial al investigației a răspunsurilor la chestionar ale industriei din Uniune, ceea ce a contrastat puternic cu rapiditatea cu care Comisia a încărcat versiunile neconfidențiale ale răspunsurilor la chestionar transmise de producătorii-exportatori chinezi. CCCME a susținut că aceste întârzieri au contribuit la lipsa de transparență în ceea ce privește industria BEV din Uniune și aspectele legate de prejudiciu ale investigației.

(87) Comisia nu este de acord cu această afirmație. Astfel cum se explică în considerentele 12 și 13, producătorilor din Uniune li s-a acordat anonimatul. Prin urmare, Comisia a trebuit să verifice cu atenție dacă documentele prezentate de industria Uniunii nu dezvăluiau în mod accidental identitatea producătorilor din Uniune și nu puneau astfel în pericol anonimatul acordat. Aceste verificări au necesitat mult timp. CCCME și alte părți interesate au avut suficient timp la dispoziție pentru a prezenta observații cu privire la răspunsurile la chestionar odată ce acestea au fost adăugate la dosarul neconfidențial al investigației.

(88) CCCME a susținut că absența corespondenței dintre Comisie și ACEA în dosarul neconfidențial a fost un indiciu clar al lipsei de transparență în cadrul investigației, întrucât datele privind indicatorii macroeconomici erau prezentate de obicei de asociațiile profesionale. CCCME a solicitat Comisiei să clarifice modul în care vor fi colectate și evaluate datele macroeconomice în cadrul investigației.

(89) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. Nu există nicio cerință legală pentru Comisie de a obține datele privind indicatorii macroeconomici de la o asociație profesională precum ACEA. Comisia poate utiliza și alte surse de informații. Aceste surse și evaluarea indicatorilor macroeconomici sunt prezentate în secțiunea „*Prejudiciu*”. Comisia nu a putut divulga sursa și metodologia de evaluare a indicatorilor macroeconomici înainte de finalizarea investigației în etapa provizorie.

(90) CCCME a observat că societatea 29 a prezentat anumite informații numai într-o versiune confidențială și că, în consecință, părțile interesate au fost împiedicate să înțeleagă și să formuleze observații cu privire la informațiile transmise de societatea 29. Prin urmare, CCCME a solicitat Comisiei să pună la dispoziție aceste informații în dosarul neconfidențial.

(91) Comisia a verificat aceste informații și a concluzionat că ele nu erau susceptibile de a face obiectul unei sinteze pertinente. În plus, Comisia nu a utilizat aceste informații specifice în cadrul prezentei investigații. În consecință, cererea a fost respinsă.

(92) Versiunea neconfidențială a principalelor informații solicitate în tabelele chestionarului destinat producătorilor din Uniune incluși în eșantion a fost adăugată de către Comisie, pe o bază indexată și consolidată (și anume, datele producătorilor din Uniune incluși în eșantion au fost agregate), în dosarul neconfidențial al investigației. Comisia a considerat că este oportun să nu se adauge separat o versiune neconfidențială a tabelelor respective pentru fiecare producător din Uniune pentru a proteja anonimatul producătorilor din Uniune incluși în eșantion, întrucât exista riscul ca tendințele indicilor per societate să dezvăluie în mod accidental identitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion și, prin urmare, să le pună în pericol anonimatul.

(93) În acest sens, CCCME a solicitat Comisiei clarificări cu privire la (i) modul în care justificarea modificării practicii Comisiei, explicată în considerentul 92, era susținută de fapte consemnate în dosarul cazului, deoarece fiecare dintre producătorii din Uniune incluși în eșantion a furnizat datele sale indexate individual pentru mai mulți indicatori economici (inclusiv pentru capacitatea de producție, producție, volumul și valoarea vânzărilor către părți afiliate și neafiliate și ocuparea forței de muncă) pentru perioada examinată în răspunsurile la formularul de eșantionare puse la dispoziție în dosarul neconfidențial al investigației, (ii) modul în care datele indexate individual și tendințele acestora referitoare la ceilalți indicatori de prejudiciu puteau dezvălui identitatea unui producător de BEV din Uniune și (iii) modul în care datele indexate individual ale celor patru producători din Uniune puteau duce la dezvăluirea identității lor în situația în care datele referitoare la indicatorii economici și în mod specific la BEV nu au fost puse la dispoziția publicului în rapoartele anuale sau în alte declarații ale producătorilor de BEV din Uniune și în care majoritatea producătorilor de BEV din Uniune produc, de asemenea, alte tipuri de vehicule decât BEV.

(94) Prin urmare, CCCME a solicitat Comisiei să adauge în dosarul neconfidențial al investigației datele indexate per societate ale celor patru producători de BEV din Uniune incluși în eșantion, deoarece nu exista niciun risc de identificare a producătorilor de BEV din Uniune pe baza datelor respective. În plus, CCCME a reamintit că aceste informații erau relevante pentru prezentarea apărării CCCME din următoarele motive: (i) identitatea producătorilor de BEV din Uniune incluși în eșantion a fost păstrată confidențială și nu exista nicio modalitate de a ști cum funcționau efectiv societățile și dacă acestea se confruntau cu un risc de prejudiciu din cauza importurilor de BEV provenind din China; (ii) datele agregate indexate puse la dispoziție de Comisie nu au furnizat informații semnificative și păreau a fi, de fapt, incorecte; (iii) datele indexate specifice societăților ar permite CCCME să înțeleagă situația economică a producătorilor din Uniune incluși în eșantion, deoarece datele lor vor constitui baza pentru evaluarea indicatorilor microeconomici și a subcotării prețurilor de vânzare/subcotării prețurilor indicative și (iv) deși CCCME nu are nicio modalitate de a verifica exactitatea datelor raportate de producătorii de BEV din Uniune, indexarea specifică societății i-ar permite măcar să compare datele furnizate inițial în răspunsurile la formularul de eșantionare și, ulterior, în răspunsurile la chestionar.

(95) Comisia a observat că piața BEV din Uniune este alcătuită dintr-un număr mic de grupuri de producători. Există un volum semnificativ de informații publice, precum și informații foarte detaliate, disponibile pe baza unui abonament plătit, cu privire la industria BEV din Uniune, la care CCCME ar putea avea acces. Prin urmare, există un risc ridicat ca tendința informațiilor economice și financiare solicitate de Comisie în chestionar, precum și anumite informații publice și disponibile pe baza unui abonament plătit, să facă ca entitățile respective să poată fi recunoscute și, prin urmare, să le pună în pericol anonimatul.

(96) În plus, informațiile solicitate în formularele de eșantionare au fost mult mai puțin detaliate decât informațiile solicitate în chestionar. De exemplu, în ceea ce privește informațiile economice și financiare, formularul de eșantionare a solicitat informații privind (i) volumul producției, (ii) capacitatea de producție, (iii) volumul total și valoarea totală a vânzărilor în Uniune, (iv) volumul și valoarea vânzărilor către societăți afiliate și (v) numărul de angajați. În plus față de aceste informații, dosarul respectiv cu indici consolidați care a fost adăugat în dosarul neconfidențial al investigației a inclus, de asemenea, informații privind (i) prețul mediu de vânzare al vânzărilor totale și al vânzărilor pe piața Uniunii către clienți neafiliați și afiliați, (ii) volumul, valoarea și prețurile vânzărilor la export către clienți neafiliați și afiliați, (iii) costul unitar mediu de producție, (iv) profitul înainte de impozitare în Uniune către clienți neafiliați și afiliați, (v) gradul de utilizare a capacității de producție, (vi) cantitatea stocurilor finale, (vii) costul forței de muncă pentru BEV, (viii) fluxul de numerar, (ix) activele fixe totale utilizate pentru fabricarea produsului care face obiectul investigației, (x) randamentul investițiilor, (xi) investiția totală în produsul care face obiectul investigației și (xii) deprecierea totală a produsului care face obiectul investigației.

(97) În plus, Comisia a adăugat dosarul în cauză în dosarul neconfidențial al investigației după ce producătorii din Uniune incluși în eșantion și-au prezentat răspunsul la chestionar. Prin urmare, dosarul în cauză s-a bazat pe date neverificate. După verificarea datelor, Comisia a adăugat la dosarul neconfidențial al investigației un dosar revizuit. Comisia a analizat această afirmație având în vedere informațiile revizuite și a constatat că aceasta nu mai este aplicabilă. În plus, Comisia a adăugat la dosar și procentele de reprezentativitate bazate pe vânzările și producția producătorilor din Uniune incluși în eșantion, după verificarea datelor transmise de aceștia din urmă.

(98) Prin urmare, pe baza celor de mai sus, cererea a fost respinsă.

(99) CCCME a solicitat Comisiei, de asemenea, drept alternativă la cererea formulată în considerentul 94, să furnizeze datele agregate ale celor patru producători din Uniune incluși în eșantion pentru fiecare indicator de prejudiciu, în cifre absolute sau în intervale numerice.

(100) Astfel cum se explică în considerentul 95, Comisia a prezentat indicatorii microeconomici în valori absolute în secțiunea „*Prejudiciu*”. Ceilalți indicatori macroeconomici prezentați, de asemenea, de Comisie în secțiunea „*Prejudiciu*” nu se bazează numai pe datele producătorilor din Uniune incluși în eșantion, ci pe cele ale întregii Uniuni, astfel cum se explică în secțiunea „*Prejudiciu*”. În consecință, cererea a fost respinsă.

(101) În ceea ce privește volumul vânzărilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion, CCCME a solicitat Comisiei să indice (i) procentul vânzărilor celor patru producători din Uniune incluși în eșantion direct către clienți independenți și către societăți afiliate, în cursul perioadei examinate, în Uniune și în afara Uniunii; (ii) acoperirea geografică a vânzărilor producătorilor din Uniune către părți afiliate și neafiliate; (iii) dacă toate vânzările UE către părți afiliate au fost efectuate către entități afiliate care au completat anexa I la chestionar; și (iv) ce procent din producția totală din UE a celor patru producători din Uniune incluși în eșantion a fost exportat în fiecare an al perioadei examinate. În plus, CCCME a susținut că, în cazul în care nu toate societățile afiliate au completat anexa I, acest lucru ar însemna că vânzările către clienți independenți nu ar fi egale cu 38 % din vânzările în Uniune, astfel cum a indicat Comisia în nota la dosar privind eșantionul de producători din Uniune.

(102) În ceea ce privește vânzările către societăți neafiliate și afiliate din Uniune, Comisia a furnizat clarificări suplimentare în nota la dosar din 4 iunie 2024 ([17]), în cadrul căreia a afirmat că a colectat aceste vânzări la nivelul prețului către primul client neafiliat și le-a consolidat cu vânzările către clienții neafiliați ai producătorilor din Uniune incluși în eșantion. În ceea ce privește vânzările în afara Uniunii, se reamintește că scopul investigației este, printre altele, de a evalua situația economică și financiară a producției și a vânzărilor industriei Uniunii în Uniune, și nu în afara acesteia. Impactul exporturilor industriei Uniunii a fost explicat în considerentele 1183-1185. În plus, acoperirea geografică a vânzărilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion a fost confidențială prin natura ei și, de asemenea, producătorilor-exportatori chinezi nu li s-a solicitat să prezinte astfel de informații în dosarul neconfidențial. De asemenea, CCCME nu a explicat motivul pentru care aceste informații specifice erau relevante.

(103) CCCME a solicitat, de asemenea, Comisiei să furnizeze raportul dintre capacitatea de producție și producția de BEV și de alte tipuri de vehicule în cursul perioadei examinate.

(104) Comisia a reamintit că investigația actuală a vizat numai BEV și, prin urmare, capacitatea de producție și producția altor vehicule ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion erau lipsite de relevanță. În consecință, cererea a fost respinsă.

(105) CCCME a solicitat Comisiei să furnizeze lista statelor membre vizate de producătorii din Uniune incluși în eșantion, susținând că localizarea geografică a producătorilor din Uniune incluși în eșantion a fost dezvăluită în cazurile în care producătorilor din Uniune li s-a acordat anonimatul.

(106) Comisia a reamintit că există un număr mic de grupuri de producători de BEV în Uniune. În plus, localizarea producției acestora este o informație publică. Prin urmare, în cazul de față, Comisia nu a putut divulga localizarea producătorilor din Uniune incluși în eșantion, deoarece în acest fel entitățile respective ar fi putut fi recunoscute și, prin urmare, anonimatul lor ar fi fost pus în pericol. În consecință, cererea a fost respinsă.

(107) CCCME a solicitat, de asemenea, Comisiei să furnizeze (i) o listă combinată a NCP-urilor vândute de cei patru producători din Uniune incluși în eșantion, în cursul perioadei examinate, în Uniune și în afara Uniunii, făcând distincție între vânzările către societăți afiliate și către societăți neafiliate, (ii) segmentele de piață acoperite de vânzările producătorilor de BEV din Uniune către entități afiliate și neafiliate din Uniune și din afara Uniunii și (iii) caracteristicile produsului solicitate în tabelul intitulat „*Caracteristicile produsului*” din chestionarul destinat producătorilor din Uniune.

(108) Comisia a subliniat că, în chestionar, solicitase informații la nivelul NCP numai pentru perioada de investigație, și nu pentru întreaga perioadă examinată. Acest lucru a fost valabil atât pentru producătorii din Uniune incluși în eșantion, cât și pentru producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion. Prin urmare, Comisia nu putea să furnizeze CCCME informații de care nu dispunea. În plus, informațiile privind NCP-urile și caracteristicile produsului pentru fiecare producător din Uniune inclus în eșantion și pentru fiecare producător-exportator chinez inclus în eșantion sunt confidențiale prin natura lor și, prin urmare, nu au putut fi adăugate în dosarul neconfidențial al investigației. NCP-urile sunt comunicate în mod normal în comunicarea individuală producătorilor-exportatori chinezi incluși în eșantion și producătorilor din Uniune incluși în eșantion atunci când NCP-urile nu sunt confidențiale. În ceea ce privește segmentele de piață, astfel cum se explică în considerentele 1040-1048, Comisia nu a considerat necesar să efectueze o analiză a segmentării pieței. În consecință, cererea a fost respinsă.

([17]) t24.004547

1.5.6. *Observații privind deschiderea investigației*

(109) Au fost primite observații cu privire la deschiderea investigației din partea GC, a CCCME și a societății 24.

(110) GC a susținut că investigația este pur politică și discriminatorie, că UE însăși a acordat subvenții în valoare de miliarde de euro pentru a construi un lanț de aprovizionare pentru BEV în ultimii ani și că ea va continua să își subvenționeze industria BEV în viitor. GC a considerat că prezenta investigație este dăunătoare pentru dezvoltarea industriei mondiale a BEV, în special având în vedere faptul că lanțurile de aprovizionare pentru BEV din China și din Uniune sunt interdependente și profund integrate, și că aceasta va crea obstacole în calea eforturilor bilaterale de combatere a schimbărilor climatice.

(111) Nu toate subvențiile pot face obiectul unor măsuri compensatorii în temeiul Acordului SMC, iar prezenta investigație se limitează la subvențiile acordate în China în beneficiul producătorilor-exportatori ai produsului în cauză. În orice caz, afirmațiile GC nu afectează constatările provizorii ale Comisiei, potrivit cărora GC a acordat subvenții producătorilor-exportatori de BEV, care sunt pasibile de măsuri compensatorii în conformitate cu Acordul SMC și cu regulamentul de bază. Contrar afirmației GC, subvențiile chineze pasibile de măsuri compensatorii creează o concurență neloială care ar împiedica dezvoltarea industriei mondiale a BEV, în special pe cea a industriei Uniunii. Eforturile bilaterale de combatere a schimbărilor climatice nu se pot baza pe concurența neloială exercitată de BEV subvenționate la prețuri scăzute, ci ar trebui să se bazeze pe condiții de concurență echitabile, în cadrul cărora concurența loială și inovarea să stimuleze tranziția verde. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(112) GC a susținut că nu i s-a oferit o oportunitate semnificativă și adecvată în sensul articolului 13.1 din Acordul SMC pentru consultări prealabile deschiderii investigației, deoarece Comisia a anunțat public lansarea investigației înainte de a invita GC la consultări, care au fost programate într-o perioadă de vacanță națională în China, punând astfel în pericol capacitatea GC de a desfășura consultări adecvate. GC a susținut, de asemenea, că nu a primit nicio informație și niciun element de probă privind definiția produsului, circumstanțele speciale care justifică investigația din oficiu, componența industriei Uniunii, informațiile și elementele de probă care stau la baza afirmațiilor privind subvenționarea, datele referitoare la riscul producerii unui prejudiciu și datele care stau la baza legăturii de cauzalitate. În plus, consultările anterioare deschiderii investigației nu au acoperit toate presupusele scheme de subvenții.

(113) În conformitate cu articolul 10 alineatul (7) din regulamentul de bază și cu articolul 13.1 din Acordul SMC, Comisia a invitat GC la consultări cu scopul de a clarifica situația în ceea ce privește presupusele subvenții înainte de deschiderea investigației. Anunțul făcut de președinta Comisiei în cadrul discursului privind starea Uniunii din 13 septembrie 2023, potrivit căruia Comisia lansa o investigație antisubvenție privind vehiculele electrice provenite din China, nu a constituit deschiderea investigației. La 22 septembrie 2023, GC a primit o notă verbală în cadrul căreia i-a fost notificată decizia Comisiei Europene de a deschide o procedură antisubvenție din oficiu. Acest lucru s-a întâmplat înainte de perioada vacanței naționale din China. Împreună cu această notă verbală, GC a primit un rezumat al subvenționării și al riscului de prejudiciu, care furniza suficiente elemente de probă cu privire la existența subvențiilor pasibile de măsuri compensatorii, a prejudiciului și a legăturii de cauzalitate. Nici articolul 11 alineatul (8) din regulamentul de bază, nici articolul 13.1 din Acordul SMC nu impuneau Comisiei să trimită GC întregul dosar al procedurii din oficiu înainte de deschiderea investigației. Schemele despre care se presupune că nu au făcut obiectul consultărilor nu constituie alte subvenții identificate, ci se încadrează în schemele care au făcut obiectul discuțiilor între Comisie și GC în cursul consultărilor. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(114) GC a susținut că drepturile sale la apărare au fost afectate de refuzul Comisiei de a prelungi în mod corespunzător termenul, deși GC a furnizat o serie de motive pentru o astfel de prelungire.

(115) Avizul de deschidere prevede în secțiunea 9 că prelungirile termenelor trebuie solicitate numai în circumstanțe excepționale și vor fi acordate numai dacă sunt justificate în mod corespunzător, pe baza unor motive întemeiate. În plus, se precizează că, în ceea ce privește termenele acordate pentru transmiterea altor informații decât răspunsurile la chestionar, prelungirile vor fi limitate la 3 zile, cu excepția cazului în care se demonstrează existența unor circumstanțe excepționale. GC nu a demonstrat circumstanțe de natură excepțională care să justifice o prelungire a termenului cu mai mult de 3 zile. Ca urmare a faptului că această prelungire de 3 zile se intersecta cu perioada weekendului, GC a beneficiat de o prelungire de 4 zile calendaristice. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(116) În plus, GC și CCCME au susținut că nu au fost îndeplinite cerințele pentru deschiderea unei investigații din oficiu în temeiul articolului 10 alineatul (8) din regulamentul de bază. Potrivit GC și CCCME, Comisia nu a stabilit prezența niciunei circumstanțe speciale care să justifice deschiderea unei investigații fără să fi primit o plângere scrisă din partea industriei Uniunii sau în numele acesteia. GC a susținut că industria BEV din Uniune ar fi putut depune ea însăși o plângere și că faptul că ea nu a făcut acest lucru constituia o dovadă clară a faptului că nu au existat circumstanțe excepționale și speciale care să justifice deschiderea din oficiu a investigației. GC a susținut, de asemenea, că, potrivit rapoartelor de presă, producătorii de BEV din Uniune s-au opus în mod public investigației actuale și că aceasta constituia o dovadă clară a faptului că nu au existat circumstanțe excepționale și speciale care să justifice deschiderea din oficiu a cazului.

(117) În documentul de deschidere, Comisia a justificat suficient deschiderea din oficiu a investigației. În special, Comisia a considerat că pătrunderea rapidă pe piață a importurilor chineze de BEV la prețuri scăzute și subvenționate, care amenință să prejudicieze în mod ireparabil industria Uniunii, este de natură specială, justificând deschiderea unei investigații din oficiu. Subvenționarea sectorului chinez al BEV a cauzat un aflux important și accelerat de importuri de BEV fabricate în China pe piața Uniunii, la prețuri care provoacă scăderea prețurilor sau împiedică creșterile de prețuri care ar fi avut loc în alte condiții, amenințând să cauzeze un prejudiciu important industriei BEV din Uniune, care ar putea fi irevocabil având în vedere dezvoltarea tehnologică necesară și nivelul necesar de finanțare a cercetării și dezvoltării. Posibilitatea ca industria BEV din Uniune să fi depus ea însăși o plângere nu afectează constatarea Comisiei potrivit căreia, în acest caz specific, au existat circumstanțe speciale care justifică deschiderea din oficiu a investigației. În plus, Comisia nu formulează observații cu privire la rapoartele de presă. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(118) GC a susținut că documentul de deschidere nu conținea niciun element de probă privind împrumuturile preferențiale și asigurarea creditelor la export, conținea elemente de probă insuficiente privind acordarea granturilor, nu conținea niciun element de probă privind furnizarea de bunuri și servicii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, niciun element de probă pentru a investiga veniturile publice nepercepute sau necolectate și demonstra o înțelegere incorectă a reducerilor taxelor la export.

(119) Elementele de probă incluse în documentul de deschidere au constituit informațiile aflate în mod rezonabil la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. După cum se arată în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă, care conține evaluarea Comisiei cu privire la toate elementele de probă aflate la dispoziția sa referitoare la China și pe baza cărora Comisia a deschis investigația, existau suficiente elemente de probă, în etapa de deschidere a investigației, pentru a demonstra faptul că presupusele subvenții erau pasibile de măsuri compensatorii în ceea ce privește existența, cuantumul și natura lor. Pentru toate schemele diferite invocate în documentul de deschidere, Comisia a furnizat temeiul juridic, specificitatea acestor scheme de subvenții pentru sectorul BEV și informații detaliate din surse aflate la dispoziția publicului cu privire la cuantumurile subvențiilor acordate de GC producătorilor-exportatori de BEV, în măsura în care a avut acces la acestea. Prin urmare, Comisia a considerat că dispunea de suficiente elemente de probă privind subvenționarea pasibilă de măsuri compensatorii, în conformitate cu regulamentul de bază și cu Acordul SMC.

(120) GC a afirmat că, în cadrul investigațiilor deschise pe baza unei plângeri din partea industriei Uniunii, întrebările referitoare la importurile producătorilor din Uniune din țara care face obiectul investigației și la relațiile acestora cu producătorii-exportatori, precum și la activitățile lor în Uniune sunt, în general, verificate de Comisie în contextul examinării reprezentativității care se desfășoară înainte de deschiderea investigației. Prin urmare, GC a solicitat Comisiei (i) să clarifice dacă, în definiția industriei BEV din Uniune din documentul de deschidere, Comisia a luat în considerare faptul că unii producători din Uniune au producție în China și unii sunt deținuți de societăți chineze sau au o producție mică în Uniune, (ii) să furnizeze componența industriei BEV din Uniune în ceea ce privește numărul de producători și de grupuri de producători, volumul total al producției de BEV din Uniune și volumul total și valoarea totală a vânzărilor industriei BEV din Uniune în fiecare an al perioadei examinate, (iii) să clarifice dacă eventualii producători de BEV din Uniune au fost excluși de Comisie din lista celor 12 producători menționați în documentul de deschidere, (iv) să furnizeze volumul total și valoarea totală a importurilor producătorilor de BEV din Uniune provenind din China și din alte țări decât China și (v) să furnizeze volumul și valoarea, chiar și sub formă de intervale, a importurilor producătorilor de BEV din Uniune provenind din China în comparație cu producția și vânzările lor totale în UE.

(121) Comisia a subliniat că investigația actuală a fost deschisă din proprie inițiativă și nu s-a bazat pe o plângere. Prin urmare, în cadrul prezentei investigații, Comisia nu a fost nevoită să efectueze o examinare a reprezentativității. Rezultă că solicitările de clarificare ale GC și cererile de informații legate de documentul de deschidere nu au fost relevante în această privință și, prin urmare, au fost respinse.

(122) GC și CCCME au susținut că, în documentul de deschidere, Comisia a utilizat în mod selectiv și nejustificat mai multe baze de date, cum ar fi Global Trade Atlas (denumită în continuare „GTA"), Eurostat și S&P Global Mobility pentru diferite aspecte ale evaluării prejudiciului, fără a încerca să reconcilieze informațiile sau să explice modul sau motivul pentru care un anumit set de date a fost adecvat pentru o anumită parte a evaluării prejudiciului.

(123) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. În documentul de deschidere, Comisia a utilizat informațiile de care dispunea înainte de deschiderea investigației. În afară de Eurostat, celelalte două baze de date nu sunt deținute de Comisie și, prin urmare, Comisia nu a fost în măsură să reconcilieze pe deplin informațiile din aceste baze de date. În plus, în documentul de deschidere, Comisia a explicat că, atunci când a fost posibil, a verificat încrucișat informațiile din aceste baze de date și, atunci când a fost necesar, a ajustat aceste informații cu alte informații pe care le avea la dispoziție. Comisia a explicat, de asemenea, că datele S&P Global Mobility au oferit o imagine mai detaliată a tipurilor de BEV vândute pe piața Uniunii și a explicat cele două module de date pe care le-a utilizat. În plus, baza de date Eurostat a fost utilizată pentru volumul importurilor de BEV din China, în timp ce GTA a fost utilizată pentru volumul exporturilor din China către Uniune. Volumul importurilor de BEV din China în Uniune nu este egal cu volumul exporturilor de BEV din China către Uniune, deoarece se bazează pe date raportate de diferite autorități vamale. În plus, indiferent de sursa informațiilor, concluzia a fost aceeași, și anume că volumul importurilor/exporturilor de BEV din China a crescut în perioada vizată de documentul de deschidere. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(124) GC a susținut că, în documentul de deschidere, Comisia a comparat datele semestriale pentru 2023 cu ani anteriori întregi, cum ar fi 2020, 2021 și 2022, pentru a formula concluzii privind prețurile importurilor din China, cota de piață și efectele acestora asupra prețurilor industriei BEV din Uniune și pentru a estima efectele viitoare asupra prețurilor ale acestor importuri, precum și în ceea ce privește situația industriei BEV din Uniune, și că o astfel de evaluare nu a fost obiectivă.

(125) În documentul de deschidere, Comisia a utilizat ca perioadă de evaluare anii 2020, 2021 și 2022 întregi și prima jumătate a anului 2023, având în vedere că investigația a fost deschisă în octombrie 2023, astfel cum se explică în considerentul 1. Pentru evaluarea tendinței indicatorilor de prejudiciu de volum, cum ar fi volumul importurilor, al vânzărilor, al exporturilor, al producției și al consumului, Comisia a calculat un indice numai pentru anii întregi, luând în considerare anul 2020 ca an de referință. Comisia nu a calculat un indice pentru prima jumătate a anului 2023 utilizând întregul an 2020 ca an de referință, deoarece, pentru un indicator de volum, perioada de evaluare și anul de referință trebuie să fie identice (adică o jumătate de an nu poate fi comparată cu un an întreg). Prețurile medii nu sunt un indicator de volum și, prin urmare, Comisia a calculat un indice și pentru prima jumătate a anului 2023 utilizând întregul an 2020 ca an de referință. O astfel de evaluare este perfect obiectivă pentru industrii precum industria BEV, al căror preț de vânzare nu variază în funcție de sezon și atât timp cât perioada respectivă este divulgată. În ceea ce privește cotele de piață, Comisia a calculat cotele de piață în fiecare an întreg (2020, 2021 și 2022), precum și în prima jumătate a anului 2023 și a explicat modul în care cota de piață a evoluat în această perioadă. În ceea ce privește concluziile formulate de Comisie în documentul de deschidere cu privire la efectele importurilor din China asupra prețurilor industriei BEV din Uniune și la efectele viitoare estimate ale acestor importuri asupra prețurilor, GC nu a explicat motivul exact pentru care considera că Comisia nu a dat dovadă de obiectivitate în cadrul concluziilor sale. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(126) GC a susținut că datele privind volumul vânzărilor și prețurile de vânzare ale industriei Uniunii s-au bazat pe diferite surse și seturi de date și că, prin urmare, evaluarea Comisiei nu a fost obiectivă. CCCME a susținut că faptul că Comisia a utilizat seturi diferite de date pentru diferite aspecte ale evaluării prejudiciului a făcut imposibilă obținerea unei imagini exacte a situației industriei BEV din Uniune.

(127) Comisia nu a fost de acord cu aceste afirmații. Informațiile incluse în documentul de deschidere se bazează pe informațiile aflate în mod rezonabil la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. În documentul de deschidere, Comisia a fost nevoită să utilizeze mai multe baze de date, cum ar fi Eurostat, GTA și S&P Global Mobility, deoarece nu exista o bază de date unică care să includă toate informațiile de care avea nevoie Comisia în evaluarea sa. Faptul că volumul vânzărilor industriei Uniunii nu s-a bazat pe aceeași bază de date ca prețurile de vânzare nu compromite obiectivitatea evaluării Comisiei. Astfel cum s-a explicat în documentul de deschidere, baza de date utilizată de Comisie pentru evaluarea tendinței prețurilor industriei Uniunii nu indica originea automobilului. Însă acest lucru era deosebit de important pentru BEV fabricate de grupul Tesla, în cazul căruia anumite modele de BEV puteau fi fabricate atât în China, cât și în Uniune. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(128) GC și CCCME au solicitat Comisiei (i) să furnizeze detalii suplimentare cu privire la modulele de date și rapoartele din S&P Global Mobility utilizate de Comisie în documentul de deschidere, și anume cu privire la metodologia S&P Global Mobility în ceea ce privește colectarea de date privind volumul și valoarea vânzărilor, inclusiv baza colectării datelor și sursa, precizând dacă datele includeau estimări și, în caz afirmativ, natura estimărilor și (ii) să publice datele subiacente din S&P Global Mobility pe care Comisia le-a sortat/selectat pe baza unor parametri specifici. S-a afirmat, de asemenea, că, deși S&P Global Mobility este o publicație plătită, aceasta ar putea fi considerată similară cu GTA și că, întrucât în cazul investigațiilor antidumping Comisia divulgă date detaliate din GTA (în contextul selectării țării reprezentative), Comisia ar trebui, la fel ca în cazul GTA, să furnizeze datele detaliate referitoare la modulele S&P Mobility. CCCME a susținut, de asemenea, că datele și informațiile subiacente din S&P Global Mobility privind sursa și metodologia utilizată pentru colectarea datelor în ceea ce privește volumul și valoarea vânzărilor de BEV și originea acestora sunt esențiale pentru a permite părților interesate să verifice credibilitatea și fiabilitatea datelor utilizate de Comisie. CCCME a susținut că nu este clar dacă datele S&P Global Mobility erau similare între cele două module utilizate de Comisie și mai ales dacă acopereau toate vânzările în Uniune de BEV fabricate în China și în UE.

(129) Astfel cum s-a explicat în documentul de deschidere, Comisia a utilizat două module de date din S&P Global Mobility pentru a evalua importurile de BEV provenind din China în Uniune. Un modul de date (modulul 1) s-a bazat pe datele referitoare la volumul producției pentru vânzările pe piața Uniunii. În acest modul, Comisia a fost în măsură să identifice locul exact de fabricație al unui anumit model de BEV care urma să fie vândut pe piața Uniunii. Acest lucru a fost deosebit de relevant pentru modelele de BEV care au fost vândute pe piața Uniunii, dar au fost fabricate în mai multe țări (nu numai în China), cum ar fi, de exemplu, modelele grupului Tesla. Un alt modul de date (modulul 2) s-a bazat pe datele referitoare la vânzările de BEV pe piața Uniunii. Cu toate acestea, în acest modul nu a fost posibilă identificarea locului exact în care a fost fabricat un anumit model de automobil. După cum a subliniat GC, S&P Global Mobility este o publicație plătită și, prin urmare, Comisia nu poate divulga datele sale subiacente. Nivelul datelor din S&P Global Mobility (producția pentru vânzările în Uniune per producător, modelul de vehicule etc.) nu este comparabil cu informațiile pe care Comisia le divulgă din GTA (date privind importurile) pentru selectarea țării reprezentative în cadrul unei investigații antidumping. Cu toate acestea, GC și CCCME pot achiziționa datele de la S&P Global Mobility. În orice caz, Comisia a observat că CCCME avea deja acces la datele din modulul 2 al S&P Global Mobility, întrucât aceste date au fost utilizate în analiza prezentată în anexa I la observațiile CCCME din 20 decembrie 2023. În consecință, cererea a fost respinsă.

(130) CCCME a susținut că, în documentul de deschidere, Comisia a clasificat BEV din Uniune în diferite segmente, dar nu a furnizat nicio informație cu privire la BEV chineze și nu a indicat dacă acestea sunt comparabile cu BEV din Uniune în cadrul fiecărui segment. În plus, CCCME a susținut că, în documentul de deschidere, nu a fost luată în considerare concurența și substituibilitatea dintre BEV chineze și BEV fabricate în Uniune de producătorii din Uniune în cadrul fiecărui segment. Totodată, CCCME a susținut că, în cadrul fiecărui segment, puteau exista BEV de diferite modele și având diferite tipuri de caroserie, precum automobilele și SUV, și că această diferență la nivelul tipurilor de caroserie afecta comparabilitatea prețurilor; în plus, diferitele tipuri de caroserie, printre alți factori, făceau, de asemenea, ca modelele de BEV din cadrul unui anumit segment să fie probabil necomparabile.

(131) Segmentele (în ceea ce privește tipurile de produse) utilizate de Comisie pentru compararea prețurilor nu au fost create de Comisie în cadrul prezentei investigații. Informațiile privind segmentele au fost disponibile în datele extrase din S&P Global Mobility, întrucât toate BEV vândute pe piața Uniunii sunt clasificate în astfel de segmente de către alte părți terțe, cum ar fi producătorii, comercianții de automobile, societățile de închiriere etc. Aceste segmente se aplică atât în cazul BEV fabricate de industria Uniunii, cât și în cazul BEV importate din China. În plus, în documentul de deschidere, Comisia nu a fost obligată să efectueze o evaluare comparativă aprofundată între BEV importate din China și BEV fabricate de industria Uniunii. O astfel de comparație se efectuează în cursul investigației pe baza NCP-urilor pe care producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion și producătorii din Uniune incluși în eșantion sunt invitați să le prezinte. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(132) GC și CCCME au susținut că, pentru evoluția prețurilor BEV din China pe piața Uniunii, Comisia a utilizat datele Eurostat, care au inclus autoimporturile industriei Uniunii, și a concluzionat că prețurile au scăzut cu 2 % în perioada cuprinsă între 2020 și prima jumătate a anului 2023, dar a ignorat faptul că datele S&P Global Mobility au indicat o creștere cu 3 % a prețului de vânzare mediu ponderat al importurilor de BEV provenind din China între 2022 și prima jumătate a anului 2023. În plus, GC a susținut, de asemenea, că, întrucât majoritatea importurilor din China au fost efectuate de industria Uniunii la prețuri de transfer, nu se poate face nicio evaluare pertinentă a prețurilor de import ale BEV chineze pe baza datelor Eurostat.

(133) Comisia a observat că GC a formulat afirmații contradictorii. Pe de o parte, el a susținut că nu era obiectiv din partea Comisiei să compare prețurile medii dintr-o perioadă de jumătate de an cu prețurile medii dintr-un an întreg, astfel cum se explică în considerentul 124, și, pe de altă parte, a criticat Comisia pentru că nu luase în considerare în analiza sa creșterea prețurilor din prima jumătate a anului 2023 în comparație cu 2022. În plus, în evaluarea tendinței prețurilor de import, Comisia trebuie să ia în considerare toate importurile din China, chiar dacă unele dintre acestea au fost efectuate la prețuri de transfer. De asemenea, datele S&P Global Mobility nu raportau prețul de import din China, ci prețul mediu ponderat către consumatorul final al BEV importate din China. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(134) GC a susținut că prețul unitar mediu ponderat al importurilor calculat pe baza Eurostat era deconectat de prețul de vânzare real al BEV către consumator, astfel cum era indicat de S&P Global Mobility și că, prin urmare, acest lucru indica faptul că evaluarea prețurilor din documentul de deschidere nu era obiectivă sau bazată pe elemente de probă concrete.

(135) Prețurile din cele două baze de date (Eurostat și S&P Global Mobility) sunt diferite, deoarece sunt prețuri pentru tipuri de clienți diferite și la niveluri de comercializare diferite. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(136) GC a susținut că declarația Comisiei din documentul de deschidere, potrivit căreia modulul 2 din S&P Global Mobility utilizat pentru compararea prețurilor între industria Uniunii și importurile provenind din China includea majoritatea vânzărilor tuturor tipurilor de BEV pe piața Uniunii în principalele state membre, punea sub semnul întrebării amploarea și acoperirea datelor din S&P Global Mobility. Această afirmație a fost repetată de CCCME, care a solicitat, de asemenea, Comisiei să explice alegerea surselor de date și reprezentativitatea datelor utilizate.

(137) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. În documentul de deschidere, Comisia nu a fost obligată să efectueze o comparație între prețurile tuturor BEV ale industriei Uniunii și prețurile tuturor BEV chineze. După cum s-a explicat în documentul de deschidere, modulul 2 din S&P Global Mobility includea cea mai mare parte a vânzărilor tuturor BEV pe piața Uniunii în principalele state membre și, prin urmare, aceste date erau reprezentative. În plus, întrucât investigația a fost deschisă din oficiu, Comisia nu dispunea de date din partea industriei Uniunii în documentul de deschidere și, prin urmare, ea a recurs la cele mai bune informații disponibile pentru compararea prețurilor, și anume datele din S&P Global Mobility, care constituie o sursă fiabilă de informații utilizată de producătorii de automobile.

(138) De asemenea, GC și CCCME au afirmat că, întrucât Comisia nu a divulgat volumul de BEV chineze și din Uniune luat în considerare pentru efectele asupra prețurilor în ansamblu și pe segment, nu au putut determina dacă diferența de preț specifică segmentului și diferența de preț globală calculată erau reprezentative.

(139) În documentul de deschidere, Comisia nu a efectuat o evaluare a prețului pe segment în sensul unei segmentări a pieței. Comisia a utilizat segmentele (în sensul tipurilor de produse) pentru compararea prețurilor pentru a face comparația pertinentă, având în vedere diferitele modele de BEV vândute pe piața Uniunii, în lipsa altor informații disponibile în acest sens. Prin urmare, Comisia nu a fost nevoită să divulge volumul de BEV din China și din Uniune luat în considerare pentru efectele asupra prețurilor. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(140) În plus, GC a susținut că Comisia nu a precizat dacă segmentele autoturismelor indicate de Comisie și luate în considerare pentru compararea prețurilor fuseseră create de Comisie sau fuseseră utilizate, de asemenea, în S&P Global Mobility.

(141) Comisia a reamintit că informațiile referitoare la segmente au fost disponibile în modulul 2 din S&P Global Mobility.

(142) GC și CCCME au susținut, de asemenea, că nu fusese furnizată nicio comparație a prețurilor pentru anumite segmente în documentul de deschidere și că nu fusese acordată nicio explicație cu privire la excluderea lor. În plus, GC și CCCME au susținut că dacă BEV chineze nu erau vândute în cadrul segmentelor respective pe piața Uniunii, aceste tipuri de BEV trebuiau să fie excluse din definiția produsului.

(143) Astfel cum se explică în considerentul 139, Comisia nu a efectuat o comparație a prețurilor pe segment în sensul unei segmentări. În plus, investigația a vizat toate vehiculele electrice cu baterie și, prin urmare, faptul că producătorii-exportatori chinezi nu exportau BEV pe piața Uniunii în cadrul anumitor segmente era lipsit de relevanță. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(144) GC și CCCME au susținut că, în cadrul comparării prețurilor, Comisia ar fi trebuit să ia în considerare alți factori care afectau comparabilitatea, cum ar fi diferențele în ceea ce privește volumele vânzărilor către clienți și nivelul de comercializare.

(145) În documentul de deschidere, Comisia nu este obligată să efectueze o comparație a prețurilor care să ia în considerare toți factorii care afectează comparabilitatea, deoarece, înainte de deschiderea investigației, Comisia nu are acces la astfel de informații detaliate. Acest calcul se efectuează în cursul investigației pe baza informațiilor detaliate prezentate de producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion și de producătorii din Uniune incluși în eșantion. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(146) GC, CCCME și societatea 24 au susținut că comparația prețurilor efectuată de Comisie în documentul de deschidere nu era obiectivă, deoarece excludea vânzările grupului Tesla, deși aceste vânzări erau importante.

(147) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. După cum s-a explicat în documentul de deschidere, originea vânzărilor grupului Tesla pe piața Uniunii nu a fost raportată în baza de date S&P Global Mobility, pe care Comisia a utilizat-o pentru compararea prețurilor. În plus, în documentul de deschidere, Comisia nu a fost obligată să efectueze o comparație a prețurilor pentru toate vânzările la export și toate vânzările industriei Uniunii. Informațiile din documentul de deschidere se bazează pe informațiile aflate în mod rezonabil la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(148) GC a susținut că, în documentul de deschidere, Comisia efectuase o comparație a prețurilor pentru 2022 și prima jumătate a anului 2023 și nu ținuse cont de datele pentru 2020 și 2021, și nici de interacțiunile dintre prețurile BEV chineze și prețurile BEV din Uniune de-a lungul timpului; el a făcut trimitere, în acest sens, la rapoartele Organului de apel referitoare la *China – HP-SSST (UE și Japonia)* ([18]). CCCME a reiterat această afirmație în cadrul observațiilor sale din 20 decembrie 2023 și a făcut referire, de asemenea, la raportul grupului special intitulat *Maroc – Măsuri antidumping definitive privind manualele școlare din Tunisia* ([19]).

([18]) Rapoartele Organului de apel, *China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China [Măsuri de instituire a unor taxe antidumping asupra tuburilor fără sudură din oțel inoxidabil de înaltă performanță („HP-SSST") originare din Japonia/China] – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union [Măsuri de instituire a unor taxe antidumping asupra tuburilor fără sudură din oțel inoxidabil de înaltă performanță („HP-SSST") originare din Uniunea Europeană]*, WT/DS454/AB/R și Add.1 / WT/DS460/AB/R și Add.1, adoptate la 28 octombrie 2015, DSR 2015:IX, p. 4573, punctele 5.159-5.160.

([19]) Raportul grupului special, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia (Maroc – Măsuri antidumping definitive privind manualele școlare din Tunisia)*, WT/DS578/R și Add.1, distribuit membrilor OMC la 27 iulie 2021, recurs la 28 iulie 2021, punctele 7.218-7.220.

(149) Comisia a observat că cele două rapoarte ale OMC se referă la analiza prețurilor efectuată în cursul unei investigații, și nu la cea efectuată cu ocazia unei plângeri sau într-un document de deschidere, pentru care standardul elementelor de probă este mai scăzut. Comisia a considerat că, înainte de deschiderea investigației, analiza prețurilor prezentată în documentul de deschidere era suficientă. În cursul investigației se efectuează o analiză mai aprofundată pe baza datelor prezentate de exportatorii chinezi incluși în eșantion și de producătorii din Uniune incluși în eșantion. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(150) GC și CCCME au susținut, de asemenea, că, pentru compararea prețurilor, Comisia nu ținuse cont de importurile producătorilor de BEV din Uniune și că strategia de stabilire a prețurilor a producătorilor din Uniune pentru BEV fabricate în China era probabil afectată de strategia generală de afaceri a producătorilor din Uniune.

(151) Pentru compararea prețurilor, Comisia a exclus din comparația prețurilor doar vânzările Tesla, deoarece informațiile de care dispunea nu permiteau realizarea unei distincții între BEV ale Tesla fabricate în China și cele fabricate în Uniune, astfel cum se explică în considerentul 147. În plus, Comisia a observat că GC și CCCME nu și-au justificat afirmația referitoare la strategia de stabilire a prețurilor a industriei din Uniune. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(152) GC și CCCME au susținut, de asemenea, că, pentru compararea prețurilor, Comisia nu ținuse cont de factorul mărcii, fără a explica modul în care Comisia ar trebui să țină seama de un astfel de factor în cadrul comparării prețurilor. În plus, GC și CCCME au susținut, de asemenea, că creșterea prețurilor de vânzare ale industriei Uniunii, împreună cu creșterea volumului vânzărilor, ridică semne de întrebare cu privire la măsura în care BEV de marcă chineză concurează cu industria Uniunii și că presupusele prețuri mai mici ale importurilor de BEV din China nu indică, în sine, blocarea sau scăderea prețurilor. GC și CCCME au afirmat că, în raportul intitulat *Maroc – Măsuri antidumping definitive privind manualele școlare din Tunisia* ([20]), grupul special a remarcat că o examinare a efectelor asupra prețurilor necesită ca o autoritate de investigație să ia în considerare diferențele dintre cele trei efecte asupra prețurilor, deoarece elementele relevante pentru luarea în considerare a subcotării semnificative a prețurilor diferă de cele relevante pentru luarea în considerare a scăderii sau a blocării semnificative a prețurilor. GC și CCCME au observat, de asemenea, că nu a fost efectuată nicio analiză independentă a scăderii și a blocării prețurilor și că afirmația privind scăderea prețurilor a fost nefondată, întrucât prețurile industriei Uniunii au crescut pe parcursul perioadei examinate. Societatea 24 a adăugat, de asemenea, ca factori care nu au fost luați în considerare de Comisie în documentul de deschidere pentru analiza prețurilor (i) segmentele de piață și (ii) alți factori care influențează dinamica concurențială în sectorul autovehiculelor, fără a specifica factorii respectivi.

(153) Comisia a considerat că a furnizat suficiente informații cu privire la prețuri în documentul de deschidere, care s-au bazat pe informațiile aflate în mod rezonabil la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. În cursul investigației, Comisia va efectua o analiză aprofundată a prețurilor pe baza informațiilor transmise de producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion și de producătorii din Uniune incluși în eșantion.

(154) În ceea ce privește evaluarea presupusei vulnerabilități a industriei BEV din Uniune, GC și CCCME au susținut că: (i) în documentul de deschidere, Comisia s-a concentrat selectiv pe indicatori economici specifici ai industriei Uniunii, cum ar fi volumul producției, volumul vânzărilor, cota de piață, prețurile de vânzare și ocuparea forței de muncă, ignorând totodată alți indicatori esențiali pentru evaluarea situației și a perspectivelor industriei BEV din Uniune, cum ar fi capacitatea de producție, gradul de utilizare a capacității de producție, costurile de producție, factorii care influențează prețurile de vânzare, rentabilitatea și randamentul investițiilor; (ii) indicatorii utilizați de Comisie în documentul de deschidere au arătat o industrie a Uniunii sănătoasă, întrucât industria Uniunii a deținut cota de piață majoritară în cursul perioadei examinate, și că scăderea marginală a cotei de piață observată într-o perioadă de șase luni nu era un indicator fiabil al vulnerabilității, deoarece producătorii de BEV din Uniune își vindeau cu succes întreaga producție care se afla în creștere și înregistrau în același timp o creștere substanțială a vânzărilor pe o piață în expansiune; (iii) vânzările industriei Uniunii au crescut între 2020 și 2022 la o rată mai mare decât rata de creștere a consumului din Uniune; (iv) prețurile de vânzare ale industriei Uniunii, care au crescut cu 30 %, sugerează că producătorii din Uniune au fost în măsură să își mențină cota de piață și să crească prețurile în pofida importurilor de BEV din China; (v) creșterea ocupării forței de muncă arată că industria Uniunii este optimistă cu privire la perspectivele sale viitoare și (vi) exporturile industriei Uniunii au crescut. Societatea 24 a susținut, de asemenea, că industria Uniunii nu se afla într-o poziție vulnerabilă, că, de fapt, aceasta era în creștere, deoarece datele privind volumul vânzărilor, producția și exporturile indicau o tendință pozitivă, în timp ce datele privind cota de piață nu indicau nicio tendință clară, deși existase o îmbunătățire a pieței începând din 2021.

([20]) Raportul grupului special, *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia) (Maroc – Măsuri antidumping definitive privind manualele școlare din Tunisia)*, punctele 7.195-7.196.

(155) În documentul de deschidere, Comisia a prezentat informațiile care au fost puse la dispoziția publicului, având în vedere că investigația a fost deschisă din oficiu. Comisia a considerat că a furnizat suficiente informații în documentul de deschidere cu privire la vulnerabilitatea industriei Uniunii. În special, Comisia a explicat că situația industriei Uniunii nu indica existența unui prejudiciu important care ar fi cauzat de importurile din China. Cu toate acestea, exportatorii chinezi și-au sporit în mod semnificativ pătrunderea pe piața Uniunii într-o perioadă foarte scurtă de timp, la prețuri semnificativ mai mici în comparație cu prețurile industriei Uniunii, diminuând astfel prețurile sau împiedicând creșterile de prețuri care ar fi avut loc în alte condiții și, în consecință, exercitând o presiune semnificativă asupra vânzărilor, cotelor de piață și marjelor de profit ale Uniunii. Acest lucru a fost deosebit de relevant într-un context în care industria Uniunii va trebui să realizeze volume mai mari de vânzări pe piața BEV pentru a absorbi investițiile masive de care are nevoie pentru a rămâne competitivă în cadrul tranziției către electrificarea completă. Creșterea bruscă a importurilor la prețuri scăzute de BEV originare din China, câștigând cote de piață semnificative pe o piață în creștere, ar determina pierderi considerabile pentru industria Uniunii, care ar putea deveni rapid nesustenabile.

(156) În ceea ce privește riscul de prejudiciu, GC și CCCME au susținut că Comisia nu a furnizat niciun element de probă și nicio explicație în sensul cerinței legale din partea introductivă a articolului 8 alineatul (8) din regulamentul de bază în ceea ce privește modificarea circumstanțelor care creează o situație în care prejudiciul este previzibil în mod clar și iminent și că Comisia nu a efectuat nicio analiză prospectivă.

(157) În documentul de deschidere, Comisia a furnizat suficiente elemente de probă care tind să arate că dezvoltarea importurilor care fac obiectul unor subvenții ar constitui un risc iminent de prejudiciu pentru o industrie a Uniunii deja vulnerabilă. În special, Comisia a furnizat elemente de probă conform cărora combinarea volumelor și a cotelor de piață ridicate cu prețurile foarte scăzute ale BEV chineze ar putea pune în pericol supraviețuirea industriei BEV din Uniune. Producătorii-exportatori chinezi de BEV consideră că piața Uniunii este foarte atractivă, având în vedere foaia de parcurs clară pentru electrificare, dimensiunea și prețurile. În plus, în ceea ce privește analiza prospectivă, Comisia a observat că o analiză a riscului de prejudiciu este prospectivă prin natura sa și că analiza elementelor din secțiunea 6 din documentul de deschidere constituie o analiză prospectivă. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(158) GC și CCCME au susținut că, pentru a evalua rata de creștere a importurilor din China în documentul de deschidere, Comisia a luat în considerare doar cota de piață a mărcilor chineze, deși ar fi trebuit să includă toate importurile din China.

(159) Comisia nu este de acord cu această afirmație. În documentul de deschidere, Comisia a calculat cota de piață a tuturor importurilor din China în secțiunea privind prejudiciul. În secțiunea privind riscul de prejudiciu, Comisia a completat informațiile privind cota de piață specificate în secțiunea privind prejudiciul și a explicat că importurile de BEV din China ar putea fi defalcate în trei categorii, cum ar fi mărcile europene, marca americană și mărcile chineze, și a furnizat, de asemenea, cota de piață a mărcilor chineze. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(160) Societatea 24 a susținut că Comisia nu a explicat în mod corespunzător în documentul de deschidere metodologia de calculare a ratei semnificative de creștere a importurilor care fac obiectul unor subvenții pe piața Uniunii. În special, societatea 24 a susținut că Comisia s-a bazat în mare măsură pe datele privind exporturile de BEV din China disponibile în baza de date GTA și nu a explicat metodologia subiacentă a bazei de date GTA, având în vedere diferențele semnificative dintre datele din GTA și cele din alte surse, cum ar fi Eurostat și S&P Global Mobility.

(161) Comisia nu a fost de acord cu concluzia nefondată a societății 24 potrivit căreia s-a bazat în mare măsură pe datele GTA pentru evaluarea ratei de creștere a importurilor care fac obiectul unor subvenții în Uniune. În plus, nu este clar ce metodologie trebuia să explice Comisia în ceea ce privește GTA. Comisia a utilizat trei surse de care dispunea înainte de deschiderea investigației pentru a evalua creșterea importurilor/exporturilor de BEV din China în Uniune: Eurostat, S&P Global Mobility și GTA. Comisia nu a acordat o importanță deosebită niciuneia dintre aceste baze de date în cadrul evaluării sale. Astfel cum a subliniat însăși societatea 24, GTA a raportat datele privind exporturile chineze către piața Uniunii. Eurostat a raportat datele privind importurile din China pe piața Uniunii. Volumul exporturilor poate fi diferit de volumul importurilor, în special în cazurile în care datele sunt furnizate de diferite autorități vamale. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(162) GC a susținut că cota de piață calculată de Comisie pentru mărcile chineze pe baza unui amestec de surse de date părea să supraestimeze în mod intenționat cota mărcilor chineze pentru a crea o impresie falsă cu privire la o rată semnificativă de creștere a importurilor de mărci chineze în Uniune, întrucât cota de piață calculată de Comisie a fost mai mare decât cota de piață respectivă raportată de ACEA.

(163) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație. Comisia nu poate formula observații cu privire la datele privind cota de piață prezentate de ACEA și la sursele și metodologia acesteia, deoarece nu a avut acces la setul detaliat de date utilizate de ACEA în această privință. Cu toate acestea, comparând cota de piață raportată de ACEA cu cea calculată de Comisie pentru mărcile chineze, se pare că ACEA nu a inclus în acest calcul importurile de la grupul chinez Geely, în special vânzările Polestar.

(164) GC și CCCME au susținut că evaluarea Comisiei nu a fost obiectivă, deoarece autoimporturile industriei din Uniune au fost excluse din evaluarea ratei de creștere viitoare a importurilor din China și din evaluarea volumului vânzărilor în Uniune.

(165) Importurile efectuate de industria Uniunii nu au fost excluse din evaluarea creșterii viitoare a importurilor din China. În plus, în cadrul analizei prejudiciului, volumul vânzărilor industriei Uniunii trebuie să includă numai volumul de BEV fabricate în Uniune, volumul de BEV importate din China fiind, de fapt, revânzări ale industriei Uniunii pe piața Uniunii, deoarece, pentru acest tip de vânzări, industria Uniunii acționează în calitate de comerciant pe piața Uniunii, și nu de producător. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(166) GC și societatea 24 au susținut că Comisia nu a efectuat o examinare obiectivă, deoarece evaluarea importurilor de BEV provenind din China nu a fost efectuată pe segment, astfel cum s-a procedat în cazul analizei efectului asupra prețurilor.

(167) În documentul de deschidere, Comisia nu a efectuat o analiză a efectului asupra prețurilor pe segment. Comisia a comparat pur și simplu prețurile BEV ale industriei Uniunii cu cele ale BEV chineze pe diferite segmente în sensul tipurilor de produse, pentru ca comparația prețurilor să fie semnificativă având în vedere diferitele tipuri de BEV vândute de industria Uniunii. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(168) În ceea ce privește cota de piață a mărcilor chineze bazată pe S&P Global Mobility în documentul de deschidere, GC a solicitat Comisiei (i) să confirme dacă intervalele de cote de piață furnizate sunt corecte și (ii) să clarifice de ce au fost furnizate intervale atunci când, de fapt, în conformitate cu documentul de deschidere, Comisia dispunea de datele exacte, iar cota de piață exactă a mărcilor chineze a fost furnizată pentru 2021 (și anume 3 %).

(169) Cota de piață pentru mărcile chineze a fost furnizată sub formă de intervale deoarece Comisia a utilizat două module de date din S&P Global Mobility, a căror bază pentru colectarea datelor a fost diferită, astfel cum s-a explicat în mod clar în documentul de deschidere. Intervalele furnizate de Comisie au indicat rezultatul calculului cotelor de piață pe baza acestor două module. Pentru 2021, Comisia nu a furnizat un interval deoarece rezultatul calculului cotei de piață era același pentru ambele module de date.

(170) GC și CCCME au susținut, de asemenea, că afirmațiile Comisiei privind supracapacitatea chineză erau inexacte și că o parte substanțială a capacității de producție de BEV din China putea fi atribuită producției de BEV din Uniune. Societatea 24 a susținut că analiza Comisiei privind capacitatea neutilizată din China era lipsită de precizie, deoarece nu a luat în considerare diferitele segmente ale pieței și evoluțiile politicilor din China și din țările terțe, care vor duce la creșterea cererii de BEV în viitor în cadrul tuturor segmentelor. În plus, GC și CCCME au susținut că Comisia nu a evaluat creșterea preconizată a cererii interne chineze, chiar dacă China este cea mai mare piață din lume pentru BEV, și că cea mai mare parte a producției de BEV din China era destinată pieței interne chineze și capacității de absorbție a altor piețe. Societatea 24 a susținut că Comisia a efectuat o evaluare insuficientă a evoluțiilor și a tendințelor de pe piețele BEV din țările terțe.

(171) Comisia a considerat că a furnizat suficiente informații privind capacitatea și capacitatea neutilizată din China în documentul de deschidere. În special, Comisia a explicat că mai multe surse indicaseră că capacitatea neutilizată este de aproximativ 50 % în China și că se preconizează că aceasta va crește în viitor, pe măsură ce se vor construi mai multe fabrici. Deși China este, într-adevăr, cea mai mare piață pentru BEV, ea este, de asemenea, orientată către export. Un număr mare de societăți chineze de BEV și-au exprimat public interesul de a exporta BEV către Uniune și construiesc modele de BEV în mod specific pentru piața Uniunii, astfel cum s-a explicat în documentul de deschidere. În plus, în documentul de deschidere, Comisia a explicat că a treia piață ca mărime pentru BEV după China și Uniune este SUA, care era efectiv închisă pentru producătorii-exportatori chinezi, având în vedere taxele de import totale de 27,5 % (2,5 % taxe vamale și 25 % taxe ([21]) în temeiul secțiunii 301 din Legea comerțului din 1974 ([22])). Alte piețe mai mici, cum ar fi Turcia și India, aveau, de asemenea, taxe de import ridicate pentru importurile de BEV provenind din China. În cursul investigației, Comisia va evalua în profunzime capacitățile de absorbție ale altor piețe pentru capacitatea neutilizată din China.

(172) CCCME a susținut că Comisia nu a evaluat dacă importurile de BEV provenind din China și BEV din Uniune se aflau într-o relație concurențială și erau substituibile între ele, astfel încât primele să poată avea ca efect cauzarea unui risc de prejudiciu pentru industria BEV din Uniune. CCCME a făcut trimitere, în acest sens, la rapoartele Organului de apel referitoare la *China – HP-SSST (Japonia și UE)* ([23]).

(173) Comisia a observat că acest raport se referea la evaluarea pe care trebuia să o efectueze în cursul unei investigații, și nu în cadrul unei plângeri sau al unui document de deschidere, pentru care nivelul elementelor de probă este mai scăzut decât cel necesar în cadrul unei investigații. În plus, în secțiunea 5.4.2 din documentul de deschidere, Comisia a arătat comparația prețurilor între BEV chineze și BEV din Uniune pe baza segmentelor (în sensul tipurilor de produse); în secțiunea 5.4.4, Comisia a explicat componentele costului de producție al BEV, care sunt aceleași pentru producătorii-exportatori chinezi și pentru producătorii din Uniune; în secțiunea 5.5, Comisia a concluzionat că producătorii chinezi de BEV și-au sporit în mod semnificativ pătrunderea pe piața UE într-o perioadă foarte scurtă de timp, la prețuri semnificativ mai mici în comparație cu prețurile industriei Uniunii; apoi, în secțiunile 6.2 și 6.3, Comisia a explicat motivul pentru care piața Uniunii este atractivă pentru producătorii chinezi, în special pentru anumiți producători-exportatori chinezi pe care Comisia i-a prezentat în secțiunea 6.3. Totodată, în secțiunea 7.1 privind legătura de cauzalitate, Comisia a explicat că prezența automobilelor chineze pe piața Uniunii în volume mari, la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile practicate de industria Uniunii, nu va permite industriei Uniunii să construiască o industrie BEV adecvată pe piața Uniunii. Prin urmare, în etapa de deschidere a investigației existau suficiente elemente de probă care tindeau să arate că BEV din China și BEV din Uniune se află în concurență directă și sunt substituibile între ele. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(174) Societatea 24 a susținut că nu există niciun element de probă care să arate că importurile de BEV presupuse a face obiectul unor subvenții provenind din China ar cauza un risc de prejudiciu important pentru industria BEV din Uniune, luând în considerare (i) industria BEV în creștere a Uniunii, care, potrivit societății 24, nu se afla într-o poziție vulnerabilă, (ii) creșterea preconizată a pieței BEV din Uniune și (iii) evoluția importurilor din alte țări terțe. Societatea 24 a susținut, de asemenea, că Comisia nu a luat în considerare segmentarea pieței autoturismelor, deși acest element este relevant, deoarece ar explica faptul că prețurile scăzute ale BEV chineze pe un segment de piață nu pot cauza niciun presupus risc de prejudiciu pentru industria Uniunii care își desfășoară activitatea pe segmente de piață diferite. În plus, societatea 24 a susținut că, chiar dacă exista un risc de prejudiciu pentru industria Uniunii, un astfel de risc nu putea fi atribuit importurilor de BEV provenind din China, ca urmare a: (i) faptului că părți mari ale industriei UE s-au concentrat asupra automobilelor echipate cu motoare cu ardere internă (ICE), în cazul cărora acestea au avut un avantaj competitiv, și au început să investească doar recent pe piața BEV; (ii) investițiilor scăzute într-un lanț mondial de aprovizionare cu baterii electrice și (iii) lipsei materiilor prime accesibile pentru producția de baterii și a prețurilor ridicate la energie, agravate de șocurile externe, în special de agresiunea Rusiei asupra Ucrainei.

(175) GC a susținut că Comisia nu a evaluat în mod corespunzător (i) importurile din țări terțe, (ii) autoimporturile de BEV din China de către producătorii de BEV din Uniune (această chestiune a fost invocată și de către CCCME) și (iii) modificările modelelor de consum.

([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]) Raportul Organului de apel, *China – HP-SSST (Japonia și UE)*, punctul 5.262.

(176) CCCME a susținut că Comisia nu a luat în considerare în mod adecvat alți factori cunoscuți care riscă să aducă prejudicii producătorilor de BEV din Uniune în viitor, cum ar fi: (i) dependența producătorilor de BEV din Uniune de baterii și de alte componente din țări terțe, care le afectează competitivitatea în general, precum și în cazul unor perturbări ale lanțului de aprovizionare, precum pandemia de COVID-19 și războiul Rusiei împotriva Ucrainei; (ii) presiunea inflaționistă și prețurile ridicate la energie din Uniune; (iii) politica UE de promovare a biocombustibililor; (iv) concurența dintre automobilele ICE și BEV; (v) situația de nou-înființat a mai multor producători de BEV din Uniune și scara lor limitată de producție și (vi) politica de stabilire a prețurilor a producătorilor tradiționali de mărci de automobile din UE care fabrică BEV, precum și concurența dintre producătorii din interiorul UE.

(177) Industria BEV din Uniune a crescut, într-adevăr, în conformitate cu piața Uniunii, care trece treptat de la vehiculele ICE la BEV. Cu toate acestea, în documentul de deschidere, Comisia a explicat în continuare că informațiile disponibile au arătat că industria BEV din Uniune se afla în jurul pragului de rentabilitate în ceea ce privește activitatea sa legată de BEV și se aștepta să atingă niveluri profitabile în jurul anului 2025. Performanța scăzută a industriei s-a datorat în principal costurilor ridicate ale bateriilor și eforturilor costisitoare de cercetare și dezvoltare pentru volume încă relativ scăzute. Industria BEV din Uniune a fost nevoită să investească în mod continuu, în special în fabricile de baterii și în cercetare și dezvoltare pentru ca noile modele de BEV să rămână competitive. Deși situația este în prezent sustenabilă, deoarece majoritatea producătorilor de BEV din Uniune sunt în măsură să compenseze aceste costuri prin marjele mai mari pe care le obțin din vânzarea de vehicule ICE, această posibilitate va scădea totuși treptat pe măsură ce piața Uniunii va trece la electrificarea completă. Cu alte cuvinte, profitabilitatea viitoare a industriei BEV din Uniune va depinde în mare măsură de asigurarea unor volume ridicate de producție și de vânzări de BEV. În plus, astfel cum s-a explicat în documentul de deschidere, industria Uniunii era nevoită să continue să își crească vânzările de BEV pe piața Uniunii, în volume ridicate. Prezența BEV chineze pe piața Uniunii în volume ridicate, la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile practicate de industria Uniunii, nu va permite industriei Uniunii să construiască o industrie BEV adecvată pe piața Uniunii.

(178) Datele furnizate în documentul de deschidere s-au bazat pe informațiile aflate în mod public la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. Înainte de deschiderea investigației, Comisia nu dispunea de informații care să indice că era necesară o analiză pe segmente. Comisia a investigat în continuare acest aspect în cursul investigației și a ajuns la concluzia că o analiză pe segmente nu era nici justificată, nici adecvată în acest caz, astfel cum se explică în considerentele 1041-1049.

(179) În plus, Comisia nu a fost nevoită să includă în documentul de deschidere o listă exhaustivă a factorilor care ar putea cauza un risc de prejudiciu pentru industria Uniunii, întrucât nivelul elementelor de probă necesare în documentul de deschidere este semnificativ mai scăzut decât cel necesar în cursul investigației prin care sunt instituite măsurile compensatorii. În documentul de deschidere, Comisia a evaluat evoluția importurilor din țări terțe și alți factori care afectează performanța industriei Uniunii, cum ar fi penuria de semiconductori, dificultățile de aprovizionare cu materii prime suficiente și infrastructura de încărcare. În cursul investigației, Comisia va evalua în detaliu astfel de factori, după cum se arată în secțiunea 6.2. În consecință, afirmațiile respective au fost respinse.

(180) În ceea ce privește interesul Uniunii, deși admite că, de obicei, Comisia nu a luat în considerare interesul Uniunii pentru deschiderea unei investigații, GC a susținut că, în cadrul prezentei investigații, o astfel de evaluare ar fi fost relevantă și adecvată, întrucât investigația a fost deschisă din oficiu și nu pare să fie susținută de producătorii de BEV din Uniune. GC a considerat că deschiderea prezentei investigații este contraintuitivă pentru UE și că instituirea de măsuri ar fi împotriva interesului Uniunii, deoarece: (i) investigația nu ar aduce beneficii industriei BEV din Uniune și, în cazul în care ar fi instituite măsuri, acestea ar crea probleme de accesibilitate și de disponibilitate a BEV în Uniune și (ii) investigația a fost incompatibilă cu obiectivele UE în materie de climă și de energie verde.

(181) Nu există nicio cerință legală de a include o evaluare a interesului Uniunii nici într-o plângere, nici într-un document de deschidere în cazul investigațiilor deschise din oficiu. În plus, Comisia a contestat ferm afirmațiile GC menționate în considerentul 180. Comisia a abordat în detaliu aspectele legate de interesul Uniunii în cursul investigației și și-a prezentat constatările în secțiunea „Interesul Uniunii”.

(182) Elementele de probă incluse în documentul de deschidere au constituit informațiile aflate în mod rezonabil la dispoziția Comisiei înainte de deschiderea investigației. Întrucât investigația a fost deschisă din oficiu, Comisia nu a avut acces la aceleași informații ca în cazul deschiderii unei investigații pe baza unei plângeri. Anumite informații, precum date precise privind costul de producție și, prin urmare, privind rentabilitatea nu sunt puse la dispoziția publicului. Cu toate acestea, documentul de deschidere conține suficiente elemente de probă care tind să demonstreze existența unui risc de prejudiciu pentru industria Uniunii și a unei legături de cauzalitate între riscul de prejudiciu pentru industria Uniunii și importurile de BEV provenind din China, ca urmare a importurilor care fac obiectul unor subvenții. Prin urmare, Comisia a considerat că dispunea de suficiente elemente de probă privind riscul de prejudiciu cauzat de importurile care fac obiectul unor subvenții, în conformitate cu regulamentul de bază și cu Acordul SMC.

1.6. Examinarea individuală

(183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, un producător-exportator din RPC, a depus o cerere de examinare individuală în temeiul articolului 27 alineatul (3) din regulamentul de bază. Ulterior, aceasta a transmis, de asemenea, un răspuns la chestionar. Cererea respectivă este în curs de examinare în acest stadiu al procedurii.

2. PRODUSUL CARE FACE OBIECTUL INVESTIGAȚIEI, PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSUL SIMILAR

2.1. Produsul care face obiectul investigației

(184) Produsul care face obiectul investigației este reprezentat de vehiculele electrice cu baterie noi proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, cu excepția vehiculelor din categoriile L6 și L7 în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ([24]), propulsate (indiferent de numărul de roți puse în mișcare) exclusiv de unul sau mai multe motoare electrice, inclusiv cele cu un sistem de mărire a autonomiei cu combustie internă (o unitate auxiliară de alimentare), încadrate în prezent la codul NC ex 8703 80 10 (cod TARIC 8703 80 10 10) (denumite în continuare „produsul care face obiectul investigației"). Motocicletele sunt excluse din prezenta investigație.

(185) În avizul de deschidere, trimiterea explicită la sistemul de mărire a autonomiei nu a fost inclusă în definiția produsului care face obiectul investigației. Cu toate acestea, Comisia a considerat că este necesar să se clarifice faptul că un tip de BEV este reprezentat, de asemenea, de vehiculele care au un sistem de mărire a autonomiei (o unitate auxiliară de alimentare), constând într-un motor cu ardere internă de mici dimensiuni cuplat cu un generator electric care este utilizat pentru reîncărcarea bateriei în timp ce vehiculul este propulsat. Acest tip de BEV are aceleași caracteristici fizice și aceleași utilizări și concurează cu celelalte tipuri de BEV care nu dispun de un sistem de mărire a autonomiei. În perioada examinată, acest tip de BEV a fost importat din China și fabricat în Uniune în cantități mici. Prin urmare, analiza Comisiei a inclus, de la deschiderea investigației, și datele referitoare la acest tip de BEV.

2.2. Produsul în cauză

(186) Produsul în cauză este produsul care face obiectul investigației, originar din China (denumit în continuare „produsul în cauză").

2.3. Produsul similar

(187) Investigația a arătat că următoarele produse au aceleași caracteristici fizice și tehnice de bază, precum și aceleași utilizări de bază:

produsul în cauză atunci când este exportat în Uniune;

(a) produsul care face obiectul investigației fabricat și vândut pe piața internă din China și

(b) produsul care face obiectul investigației, fabricat și vândut în Uniune de către industria Uniunii.

(188) Comisia a decis că, în sensul prezentei investigații, produsele respective sunt, prin urmare, produse similare în sensul articolului 2 litera (c) din regulamentul de bază.

([24]) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

2.4. **Observații privind definiția produsului**

(189) Au fost primite observații cu privire la definiția produsului de la Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (denumită în continuare „XEV”) și de la Green World Mobility.

(190) XEV este un producător-exportator chinez de cvadricicluri comercializate sub marca „XEV” și exportate către Uniune. Modelul său principal este XEV YOYO.

(191) XEV a afirmat că XEV YOYO este un cvadriciclu complet electric din categoria L7, în conformitate cu categoriile de vehicule definite în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ([25]). Ca atare, potrivit XEV, acesta diferă de autovehiculele pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, denumite vehicule din categoria M în conformitate cu categoriile de vehicule definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858 ([26]). În plus, XEV a susținut că cvadriciclurile din categoria L7 nu prezintă similitudini cu BEV vizate de investigație, din cauza diferențelor fizice și tehnice. Printre acestea, XEV a arătat că XEV YOYO avea o performanță electrică, o capacitate a bateriei, o autonomie maximă, o masă proprie și o viteză maximă inferioare celor prezentate de unele BEV mici din categoria M, în plus față de cerințele diferite în ceea ce privește permisul și de dimensiunile diferite ale plăcuței de înmatriculare. XEV a identificat, de asemenea, utilizări și percepții diferite ale consumatorilor.

(192) Prin urmare, XEV a solicitat Comisiei să confirme că cvadriciclurile precum XEV YOYO nu sunt considerate BEV în sensul prezentei investigații și, prin urmare, nu au fost incluse în definiția produsului care face obiectul investigației.

(193) Analiza Comisiei a confirmat că, într-adevăr, cvadriciclurile (categoriile L6 și L7) nu au aceleași caracteristici fizice și tehnice ca vehiculele electrice cu baterie care fac obiectul investigației. În special, printre caracteristicile fizice și tehnice, cvadriciclurile sunt definite prin limite în ceea ce privește viteza maximă, greutatea, puterea motorului și scaunele, în timp ce vehiculele electrice cu baterie care intră în domeniul de aplicare al investigației nu au astfel de limite. Astfel, Comisia a concluzionat că cvadriciclurile nu fac parte din produsul care face obiectul investigației și, prin urmare, nu au făcut obiectul investigației. În consecință, s-a constatat că exporturile către Uniune de cvadricicluri provenind, printre altele, de la XEV nu sunt vizate de prezenta investigație.

(194) Green World Mobility importă din China mopeduri electrice și anumite vehicule electrice proiectate pentru persoanele cu handicap. Green World Mobility a susținut că astfel de vehicule sunt diferite de produsul care face obiectul investigației. Într-adevăr, mopedurile se încadrau în categoria L6, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, în timp ce vehiculele electrice proiectate pentru persoanele cu handicap importate de Green World Mobility au fost clasificate în trecut la codul NC 8713 90 00. Cu toate acestea, autoritățile vamale din Țările de Jos le-au reclasificat ulterior la codul NC 8703 80 10. Astfel de vehicule pot transporta maximum două persoane și pot circula cu o viteză maximă de 45 km/h pe drumurile publice. În cele din urmă, Green World Mobility a confirmat că acestea au fost clasificate, de asemenea, în categoria L, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

(195) Analiza Comisiei a confirmat că mopedurile și tipul de vehicule electrice proiectate pentru persoanele cu handicap importate de Green World Mobility nu au aceleași caracteristici fizice și tehnice ca vehiculele electrice cu baterie care intră în domeniul de aplicare al investigației. Astfel, Comisia a concluzionat că aceste produse nu fac parte din produsul care face obiectul investigației și, prin urmare, nu au făcut obiectul investigației.

([25]) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

([26]) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, JO L 151, 14.6.2018, p. 1.

3. SUBVENȚIONAREA

3.1. Introducere: Prezentarea planurilor, proiectelor și a altor documente guvernamentale

(196) Înainte de a analiza presupusa subvenționare sub formă de subvenții sau de programe de subvenționare, Comisia a evaluat planurile, proiectele și alte documente guvernamentale care erau relevante pentru analiza programelor de subvenționare investigate.

(197) Ca observație preliminară, Comisia a subliniat că structura economică globală a Chinei se caracterizează printr-un rol deosebit de puternic al statului, autoritățile de stat fiind, la rândul lor, controlate de Partidul Comunist Chinez („PCC"), entitatea politică aflată la putere a țării. Prin urmare, întreprinderile din China își desfășoară activitatea într-un mediu specific care – spre deosebire de economiile occidentale, în care forțele pieței reprezintă principiul de organizare dominant – prezintă numeroase mecanisme care oferă GC un grad substanțial de control asupra oricărui aspect al activității economice din țară. Acest control strict împiedică operatorii economici să acționeze ca operatori raționali de pe piață care încearcă să își maximizeze profiturile și îi obligă, de fapt, să acționeze ca o componentă a guvernului pentru punerea în aplicare a politicilor și planurilor acestuia.

(198) Următoarele caracteristici sunt cele mai importante în transmiterea deciziilor de politică ale GC în conduita comercială de zi cu zi a operatorilor economici: *(i)* doctrina economiei de piață socialiste, *(ii)* rolul de conducător al PCC, *(iii)* sistemul de planificare industrială, *(iv)* sistemul financiar.

(199) Doctrina economiei de piață socialiste, încorporată în Constituția chineză ([27]), conferă statului un control inerent și cuprinzător asupra economiei, care depășește cu mult standardele tradiționale de stabilire a unui cadru de reglementare în care actorii de pe piață sunt liberi să își desfășoare liber activitatea. În special, potrivit articolului 6 din Constituție: „*Baza sistemului economic socialist din Republica Populară Chineză este proprietatea publică socialistă asupra mijloacelor de producție* [...]. *În etapa primară a socialismului, statul susține sistemul economic de bază în care proprietatea publică este dominantă și în paralel se dezvoltă diverse forme de proprietate și menține sistemul de distribuție în care distribuția în funcție de muncă este dominantă și coexistă diverse moduri de distribuție*". În plus, conform articolului 15 din Constituție: „*Statul practică economia de piață socialistă. Statul consolidează legislația economică, îmbunătățește macroreglementarea și controlul. Statul interzice, în conformitate cu legea, oricărei organizații sau persoane să perturbe ordinea socioeconomică*". În plus, articolul 11 din Constituție atribuie statului un rol intervenționist care depășește protecția drepturilor și intereselor sectoarelor care nu sunt publice, în sensul că statul „*încurajează, sprijină și orientează dezvoltarea sectoarelor economice care nu sunt publice și, în conformitate cu legea, exercită supravegherea și controlul asupra sectoarelor non-publice ale economiei*".

(200) Aceste elemente constituționale fundamentale se reflectă în toate actele legislative relevante ([28]), care subliniază că economia de piață socialistă este principiul director pe care se bazează economia chineză. În plus, statul, sub conducerea PCC, utilizează într-adevăr pe scară largă o varietate de instrumente – atât de stimulare, cât și de restricționare – pentru a orienta economia către modernizarea socialistă, și anume către obiectivele (inclusiv obiectivele de politică industrială) stabilite de GC.

([27]) Constituția RPC, adoptată la 4 decembrie 1982, astfel cum a fost modificată; disponibilă la adresa: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) A se vedea, de exemplu, articolele 1 și 206 din Codul civil al RPC, conform cărora: „*Prezenta lege este elaborată* [...] *în scopul protejării drepturilor și intereselor legale ale persoanelor de drept civil, al reglementării relațiilor de drept civil, al menținerii ordinii sociale și economice, al satisfacerii nevoilor de dezvoltare a socialismului cu caracteristici chineze și al promovării valorilor socialiste de bază*" și „*[s]tatul susține și îmbunătățește sistemele economice socialiste fundamentale, cum ar fi sistemul de proprietate în cadrul căruia diverse forme de proprietate se dezvoltă împreună cu proprietatea publică drept pilon, sistemul de distribuție în cadrul căruia mai multe forme de distribuție coexistă cu distribuția în funcție de muncă drept pilon, precum și sistemul economiei de piață socialiste. Statul consolidează și dezvoltă sectorul public al economiei și încurajează, sprijină și orientează dezvoltarea sectorului non-public al economiei. Statul practică o economie de piață socialistă* [...]"; disponibil la adresa: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. În mod similar, conform articolului 1 din Legea privind societățile comerciale din RPC: „*Legea privind societățile comerciale din Republica Populară Chineză* [...] *a fost adoptată pentru a standardiza organizarea și activitățile societăților, pentru a proteja drepturile și interesele legale ale societăților, ale acționarilor și ale creditorilor, pentru a garanta ordinea socială și economică și pentru a promova dezvoltarea economiei de piață socialiste*"; disponibilă la adresa: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Rolul de conducător al PCC – deși este consacrat în mod oficial în Constituția țării ([29]), precum și în legislația secundară relevantă și chiar în Constituția partidului ([30]) – ia diverse forme în practică; în special, întrucât în China nu există o separare a puterilor, partidul exercită controlul deplin asupra ramurii legislative ([31]), executive ([32]) și judiciare ([33]) a aparatului de stat; în plus, partidul supraveghează domenii esențiale ale economiei, inclusiv sectorul financiar și sectoarele industriale considerate strategice, în special prin intermediul proprietății și/sau prin numirea și rotația personalului-cheie; de asemenea, înființarea de celule de partid este obligatorie în toate întreprinderile cu mai mult de trei membri de partid ([34]) (a se vedea și considerentul 785), de stat și private, iar structurile de partid din cadrul întreprinderilor își revendică frecvent dreptul de a participa la procesul decizional operațional al societăților (a se vedea și considerentul 786). Toate aceste mecanisme de control asigură un control strict al PCC asupra economiei țării și permit partidului să își elaboreze și să își pună în aplicare politicile economice în conformitate cu considerentele și prioritățile sale strategice.

(202) Direcția economiei chineze este determinată în mare măsură de un sistem complex de planificare, care stabilește priorități și prevede obiective asupra cărora trebuie să se concentreze administrațiile centrale și locale. Există planuri relevante la toate nivelurile administrative, care acoperă toate sectoarele economice. Obiectivele stabilite de instrumentele de planificare au caracter obligatoriu, iar autoritățile de la fiecare nivel administrativ monitorizează punerea în aplicare a planurilor de către nivelul de guvernare inferior corespunzător. În ansamblu, sistemul de planificare din RPC are ca rezultat faptul că resursele sunt alocate sectoarelor desemnate de guvern ca fiind strategice sau în alt mod importante din punct de vedere politic, în loc să fie alocate în concordanță cu forțele pieței ([35]).

(203) Pentru a aloca resurse în conformitate cu prioritățile de politică ale GC, instrumentalizarea sectorului financiar este esențială pentru autoritățile chineze. Sistemul financiar al Chinei rămâne dominat de sectorul bancar, iar statul controlează sectorul bancar (a se vedea și secțiunea 3.5.1, în special subsecțiunea 3.5.1.3), prin intermediul proprietății (a se vedea considerentul 465), precum și prin legături personale. În consecință, GC, în calitatea sa de acționar majoritar, are competența de a numi cele mai importante funcții în cadrul conducerii băncilor de susținere a politicilor statului (a se vedea considerentul 454), precum și a băncilor deținute parțial sau integral de stat sau de persoane juridice deținute de stat (a se vedea considerentul 468).

(204) În plus, statutul principalelor bănci chineze conține în mod obișnuit un capitol dedicat creării unui comitet de partid ([36]). De exemplu, conform statutului Băncii Industriale și Comerciale a Chinei („*ICBC*"), „*președintele Consiliului de administrație al băncii este aceeași persoană cu secretarul Comitetului de partid*" ([37]). Articolul 53 enumeră atribuțiile Comitetului de partid, printre care și monitorizarea punerii în practică a deciziilor luate de partid și de

([29]) A se vedea articolul 1 din Constituție: „*Sistemul socialist este sistemul fundamental al Republicii Populare Chineze. Rolul de conducător al Partidului Comunist din China este caracteristica definitorie a socialismului cu caracteristici chineze. Este interzis oricărei organizații sau persoane să aducă atingere sistemului socialist.*"

([30]) A se vedea Programul general al Constituției PCC, conform căruia: „*Rolul de conducător al Partidului Comunist din China este cel mai important atribut al socialismului cu caracteristici chineze și cel mai important punct forte al acestui sistem. Partidul este cea mai înaltă forță pentru conducerea politică. Partidul exercită conducerea generală în toate domeniile de acțiune, în fiecare parte a țării*"; disponibil la adresa: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (consultată la 3 iunie 2024).

([31]) În ceea ce privește componența Congresului Popular Național și legătura dintre acesta și Partidul Comunist Chinez, a se vedea, de exemplu, adresa: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) A se vedea la adresa: https://www.gov.cn/.

([33]) A se vedea articolul 12 din Legea privind judecătorii din RPC, care prevede că judecătorii trebuie „*[s]ă respecte* [...] *Constituția Republicii Populare Chineze, conducerea Partidului Comunist Chinez și sistemul socialist*"; disponibilă la adresa: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) A se vedea articolul 30 din Constituția PCC: „*Se creează o organizație de partid de nivel primar în orice întreprindere,* [...], *organ guvernamental,* [...] *și în orice altă [organizație] de nivel primar* [în care se lucrează] *în care există trei sau mai mulți membri cu drepturi depline ai partidului*".

([35]) Document de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială, 20 decembrie 2017, SWD(2017) 483 final/2 („Raportul privind China din 2017") – capitolul 4, p. 41-42, 83. A se vedea și Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială, 10 aprilie 2024, SWD(2024) 91 final („Raportul privind China") – capitolul 4, p. 57-59, 99.

([36]) Statutul ICBC, capitolul 6, articolele 52-53; disponibil la adresa: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) *Ibidem*, articolul 52.

stat în cadrul băncii. Comitetul de partid joacă un rol și în selectarea și evaluarea personalului, împreună cu Consiliul de administrație. În cele din urmă, Comitetul de partid trebuie să fie implicat în dezbaterea „*chestiunilor operaționale și de gestionare majore și a chestiunilor majore privind interesele angajaților și să prezinte observații și sugestii*” ([38]). În plus, conform dispozițiilor privind Consiliul de administrație, Comitetul de partid trebuie să fie consultat înainte de a se decide cu privire la aspectele importante ([39]). Statutul Băncii Agricole a Chinei („ABC”) conține o formulare identică privind crearea Comitetului de partid la articolul 58 și privind implicarea comitetului în dezbaterea chestiunilor majore la articolul 161 ([40]).

(205) Pe lângă capacitatea GC de a controla sectorul bancar prin intermediul proprietății și al structurii organizaționale, GC exercită controlul asupra sectorului și prin faptul că legislația chineză aplicabilă (a se vedea secțiunea 3.5.1.5 pentru analiza documentelor de reglementare relevante) impune băncilor să se alinieze la obiectivele de politică industrială ale țării atunci când iau decizii financiare.

(206) În concluzie, toate aceste elemente arată că structura sistemului juridic și politic din RPC se bazează pe un control strict din partea guvernului asupra tuturor aspectelor economiei și comerțului, acestea fiind gestionate și monitorizate la nivel central de către GC. Operatorii economici fac parte integrantă din acest sistem nu ca actori de pe piața liberă care urmăresc să ia decizii comerciale bazate exclusiv pe logica economică și pe maximizarea profitului, ci mai degrabă ca unul dintre actorii integrați care pun în aplicare politicile generale și obiectivele specifice ale acestora stabilite de GC la nivel central.

3.2. **Planuri și politici guvernamentale de sprijinire a industriei BEV**

(207) În acest context, Comisia a constatat că toate subvențiile sau programele de subvenționare care fac obiectul evaluării fac parte din procesul de punere în aplicare a planificării centralizate a GC vizând încurajarea industriei BEV, din motivele menționate mai jos.

(208) Industria BEV este considerată o industrie de importanță strategică de către GC, iar GC a subliniat în mod constant, cel puțin din 2010, sprijinul politic pentru evoluțiile accelerate ale acestui sector. Această clasificare are o importanță semnificativă deoarece încadrează sectoarele respective într-o varietate de politici specifice și măsuri de sprijin destinate a stimula dezvoltarea în fiecare sector ([41]).

(209) Acest lucru reiese dintr-o serie de documente de politică industrială care au fost puse în aplicare succesiv cel puțin din 2010 și care sunt enumerate mai jos.

Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat privind promulgarea și punerea în aplicare a „Dispozițiilor provizorii privind promovarea adaptării structurilor industriale”

(210) Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineze este un document juridic emis în 2005 care vizează promovarea adaptării structurilor industriale în China prin încurajarea dezvoltării industriilor de înaltă tehnologie și eliminarea capacităților de producție depășite. „Catalogul de orientări pentru adaptarea structurilor industriale”, care este o măsură de punere în aplicare a Deciziei nr. 40, stabilește baza pentru orientarea direcțiilor de investiții prin desemnarea sectoarelor industriale care ar trebui să beneficieze de un acces privilegiat la credite. De asemenea, catalogul oferă îndrumări pentru GC privind administrarea proiectelor de investiții și elaborarea și punerea în aplicare a politicilor privind finanțele publice, fiscalitatea, creditele, terenurile, importul și exportul. Comisia națională pentru dezvoltare și reformă („NDRC”) a publicat și ulterior a modificat un catalog de orientări pentru adaptarea structurilor industriale în februarie 2013 și în 2019.

(211) Cele două documente din 2013 și 2019 menționează industria NEV, care include BEV, ca industrie încurajată.

([38]) *Ibidem*, articolul 53 alineatul (3).
([39]) *Ibidem*, articolul 144.
([40]) Statutul ABC; disponibil la adresa: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Raportul privind China din 2017 – capitolul 2, p. 17 și 20.

Decizia Consiliului de Stat din 2010 privind accelerarea dezvoltării industriilor strategice emergente

(212) În Decizia Consiliului de Stat din 2010 privind accelerarea dezvoltării industriilor strategice emergente ([42]), GC a inclus sectorul NEV printre industriile care trebuie modernizate în mod prioritar.

(213) Conform articolului II din decizie, GC și-a luat angajamentul de a „*acorda prioritate promovării și* dezvoltării *unor industrii precum conservarea energiei, protecția mediului, tehnologia informației de nouă generație, biologia, fabricarea de echipamente de vârf, noile resurse energetice, noile materiale, automobilele alimentate cu tipuri noi de energie etc.*”.

(214) Decizia conținea, de asemenea, un obiectiv explicit de dezvoltare pe termen lung pentru industrie, care implica și crearea de întreprinderi de mari dimensiuni active la nivel mondial: „*Până în 2020,* [...] industria *noilor resurse energetice, cea a noilor materiale și cea a automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie vor fi devenit industriile pioniere ale economiei naționale. Capacitatea de inovare va fi fost îmbunătățită în mod substanțial, o serie de tehnologii esențiale și de bază vor fi fost controlate de noi, iar nivelul mondial de vârf va fi fost atins în anumite domenii. Se va fi format un grup de întreprinderi mari cu influență internațională și un grup de întreprinderi mici și mijlocii puternice*” ([43]).

(215) Desemnarea NEV ca industrie strategică a arătat tuturor nivelurilor de guvernare importanța pe care GC o acordă acestui sector, clarificând astfel faptul că politici suplimentare de sprijinire a industriei ar urma la nivel central și sunt așteptate la nivelurile inferioare ale administrației țării.

Planul de dezvoltare a industriei vehiculelor cu economie de energie și a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (New Energy Vehicles – NEV) (2012-2020)

(216) Sprijinul pentru dezvoltarea industriei NEV se regăsea deja în cel de al 12-lea plan cincinal național ([44]) pentru perioada 2011-2015 și a fost articulat mai precis în Planul de dezvoltare a vehiculelor cu economie de energie și a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2012-2020) ([45]), care indica faptul că „*vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie menționate în acest plan includ în principal vehiculele pur electrice, vehiculele electrice hibride reîncărcabile și vehiculele cu pilă de combustie. Vehiculele cu economie de energie se referă la vehiculele al căror motor cu ardere internă este principalul sistem de alimentare* [...]” ([46]).

(217) De asemenea, planul preciza că, deși „*vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie din China dispun, în esență, de fundamentul necesar pentru dezvoltarea industrializării, iar tehnologiile esențiale precum bateriile, motoarele, controlul electronic și integrarea sistemelor au înregistrat progrese semnificative, iar vehiculele pur electrice și vehiculele electrice hibride reîncărcabile au început să fie introduse pe piață la scară mică*”, existau în continuare obstacole majore în calea dezvoltării acestui sector: „*tehnologiile esențiale ale vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie din China și unele componente de bază nu au pătruns încă pe piață, costul produselor este ridicat, măsurile de sprijinire a industriei NEV nu sunt perfecte, iar industrializarea sectorului NEV și evoluția acestuia către o industrie bazată pe piață sunt restricționate; principalele tehnologii de bază ale conservării energiei automobilelor nu au fost stăpânite pe deplin* [...]”.

(218) În acest context, GC a formulat obiectivul general de politică industrială pentru acest sector astfel: „*trebuie să profităm de ocazie, să încurajăm implementarea, să accelerăm cultivarea și dezvoltarea industriei automobilelor cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie, să promovăm optimizarea și modernizarea industriei auto și să realizăm trecerea de la o industrie a automobilelor de mari dimensiuni la o industrie a automobilelor puternică*”.

(219) În plan au fost prevăzute și metodele – bazate în principal pe mecanismele de sprijin guvernamental – pentru atingerea acestor *obiective*: „*Să se adopte combinația dintre orientările guvernamentale și influența pieței. În perioada cultivării industriale, vom juca în mod activ rolul de orientări pentru planificare și de stimulente politice, vom colecta resurse științifice, tehnologice și industriale, vom încuraja dezvoltarea și producția de vehicule cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie și vom orienta consumul de pe piață. După intrarea în perioada de maturitate a industriei, să se valorifice la maximum rolul de motor al pieței în dezvoltarea industrială* [...]” ([47]).

([42]) Disponibilă la adresa: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) A se vedea articolul II alineatul (3) din decizie.
([44]) A se vedea capitolul 10 secțiunea 3 din plan; disponibil la adresa: 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]) Disponibil la adresa: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) A se vedea articolul 1 din plan.
([47]) A se vedea articolul 2 alineatul (2) din plan.

(220) Acest articol din plan prevedea că orientările privind piața elaborate de GC erau aplicabile nu numai *producției* de NEV finite, ci și componentelor lor: „*Să se adopte combinația dintre cultivarea industriilor și consolidarea mecanismelor de sprijin. Punând pe primul loc întregul vehicul, să se cultive și să se impulsioneze dezvoltarea accelerată a lanțului industrial, de exemplu bateriile electrice, motoarele, electronica auto, motoarele cu ardere internă avansate și transmisiile de înaltă eficiență*” ([48]).

(221) După ce a precizat obiectivele și metodele de realizare a acestora, planul a stabilit ținte specifice (de realizare): „*Până în 2015, producția și vânzările cumulate de vehicule pur electrice și vehicule electrice hibride reîncărcabile vor ajunge la 500 000 de unități; până în 2020, capacitatea de producție de vehicule pur electrice și de vehicule electrice hibride reîncărcabile va ajunge la 2 milioane de unități, iar producția și vânzările vor depăși 5 milioane de unități* [...]” ([49]). În final, planul a enumerat mecanismele de sprijin guvernamental la care sectorul NEV ar fi eligibil, cuprinzând domenii precum asistența legată de stabilirea standardelor internaționale sau recrutarea și cultivarea talentelor, sprijinul guvernamental axat pe diverse forme de sprijin financiar, subdivizate în:

— granturi („*Administrația centrală asigură fonduri pentru a oferi un sprijin adecvat pentru punerea în aplicare a proiectelor de inovare în domeniul tehnologiei pentru vehiculele cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie, pentru a orienta întreprinderile în vederea creșterii investițiilor în dezvoltarea tehnologică, inginerie, elaborarea de standarde, aplicarea pe piață și alte etape de dezvoltare, precum și pentru a construi un sistem de inovare tehnologică care să combine producția, educația și cercetarea; pentru a acorda subvenții pentru demonstrații de vehicule cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie în domeniul serviciilor publice și pentru achiziționarea privată de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie și pentru a încuraja consumatorii să achiziționeze și să utilizeze vehicule cu economie de energie [...].*”);

— sprijin pentru politica fiscală („*Întreprinderile care produc vehicule cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie sau piese și componente esențiale ale acestora și care sunt recunoscute ca fiind eligibile pentru stimulente privind impozitul pe profit pentru întreprinderile de înaltă tehnologie pot beneficia de politici preferențiale relevante în conformitate cu legea.*”);

— sprijin pentru servicii financiare („*Să se orienteze instituțiile financiare pentru a institui sisteme de* gestionare *a debitorilor și de evaluare a împrumuturilor pentru a încuraja dezvoltarea industriei de vehicule cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie, să se promoveze în mod activ inovarea produselor financiare, cum ar fi finanțarea gajului pe proprietate intelectuală și finanțarea lanțului industrial, să se accelereze instituirea unui sistem de garanții pe mai multe niveluri, care să includă contribuții financiare și investiții de capital social, să se utilizeze în mod cuprinzător compensarea riscurilor și alte politici și să se promoveze un sprijin financiar sporit.*”) și

— sprijin sub formă de capital de risc („*Noul fond de capital de risc pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie care îndeplinește* cerințele *poate solicita participare financiară centrală în conformitate cu reglementările și îndrumă fondurile sociale să investească în industria vehiculelor cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie în diferite moduri*”).

Avizele orientative privind accelerarea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie

(222) În 2014, Consiliul de Stat a publicat „Avizele orientative privind accelerarea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie” ([50]) [Guobanfa (2014) nr. 35] (denumite și *„Avizele orientative privind NEV”*). Avizele orientative privind NEV intenționează să *„combine poziția dominantă pe piață cu sprijinul guvernamental”* ([51]) și prevăd diferite forme de sprijin guvernamental pentru dezvoltarea acestei industrii, cum ar fi planuri locale de promovare a NEV, achiziții de subvenții, sprijin financiar, obligațiuni etc.

(223) Obiectivele și instrucțiunile cuprinse în cel de al 14-lea plan cincinal sunt adesea completate de planuri de punere în aplicare, planuri de acțiune, avize orientative, ghiduri etc. Avizele orientative sunt documente emise de guvern, având ca scop orientarea comportamentului industriei în vederea realizării obiectivelor de politică ale GC în anumite sectoare. Deși avizele orientative sunt considerate, în cadrul sistemului juridic chinez, ca fiind documente de orientare, ele indică o intervenție concretă a statului care să modeleze diferite sectoare ale economiei chineze ([52]). Acest lucru este valabil în special pentru Avizele orientative privind NEV, care includ atât instrucțiuni descendente adresate administrației locale de a elabora planuri și stimulente pentru promovarea NEV, cât și

([48]) *Ibidem*.
([49]) A se vedea articolul 2 alineatul (3) punctul 2 din plan.
([50]) Disponibile la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) A se vedea secțiunea I punctul 1 din Avizele orientative privind NEV.
([52]) A se vedea, de exemplu, JO L 228, 15.9.2023, p. 217-220 și Cel de al 14-lea plan cincinal privind dezvoltarea economică și socială națională și obiectivele pe termen lung pentru 2035.

directive la nivel central privind alocarea de fonduri pentru a recompensa orașele și întreprinderile care obțin rezultate deosebit de bune în promovarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, precum și stimulente fiscale, financiare și pentru investiții din partea autorităților guvernamentale, a instituțiilor financiare etc. În consecință, avizele orientative sunt un alt instrument utilizat de autoritățile de stat pentru a-și exercita controlul direct asupra modului în care industria NEV dezvoltă *cel de al 13-lea plan național cincinal al Chinei*.

(224) O exprimare similară privind sprijinul acordat sectorului se regăsește în toate documentele de politică guvernamentală recente, începând cu cel de al 13-lea plan cincinal național pentru perioada 2016-2020 ([53]). Conform capitolului 1 secțiunea 23 din cel de al 13-lea plan cincinal, GC intenționa să „*sprijine dezvoltarea tehnologiei informației de nouă generație, a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, a biotehnologiei, a tehnologiilor verzi și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, a echipamentelor și materialelor de vârf și a industriilor creative digitale*”.

(225) În plus, același capitol din cel de al 13-lea plan cincinal enumera o serie de politici pe care GC intenționa să le utilizeze în sprijinul dezvoltării depline a sectorului, inclusiv de la factori de producție esențiali la produsul final, și anume: *(i) „promovarea utilizării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie; (ii) încurajarea utilizării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie pentru transportul public urban și serviciile de taximetrie; (iii) dezvoltarea de vehicule exclusiv electrice și de vehicule electrice hibride, cu accent pe realizarea de progrese în domenii tehnologice esențiale, cum ar fi densitatea energetică a bateriilor și adaptabilitatea temperaturii bateriilor; (iv) facilitarea dezvoltării unei rețele de unități și servicii de încărcare care să fie compatibile între ele și care să intre sub incidența unor standarde unificate […]; (v) asigurarea unui volum total cumulat al producției și al vânzărilor de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie din China de 5 milioane; (vi) consolidarea eforturilor de recuperare și eliminare a bateriilor uzate de la vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie*” ([54]).

„Made in China 2025” (Fabricat în China 2025)

(226) În 2015, GC și-a publicat strategia industrială cuprinzătoare pe termen lung, cunoscută sub denumirea „Made in China 2025” ([55]). Această strategie a stabilit jaloane pentru modernizarea sectoarelor de producție selectate ale țării până în 2020 și 2025 și a reiterat intenția GC de a „*[s]prijini în continuare dezvoltarea vehiculelor electrice și a vehiculelor cu pilă de combustie, de a stăpâni tehnologiile de bază ale automobilelor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, informatizate și inteligente, [de a îmbunătăți capacitățile de inginerie și industrializare ale tehnologiilor de bază, cum ar fi bateriile pentru demaroare, motoarele de tracțiune, motoarele cu ardere internă de înaltă eficiență, transmisiile avansate, materialele ușoare și controalele inteligente, de a constitui un sistem industrial complet și un sistem de inovare pornind de la componentele esențiale până la vehicule complete și de a promova integrarea vehiculelor cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie cu mărci independente la niveluri avansate pe plan internațional*” ([56]) și, în consecință, de a „*[o] rganiza și pune în aplicare o serie de proiecte speciale și de proiecte majore de inovare și industrializare pentru aeronavele mari, motoarele de aeronave și turbinele cu gaz, spațiul aerian civil, trenurile verzi inteligente, vehiculele cu economie de energie și alimentate cu tipuri noi de energie, echipamentele de inginerie maritimă și navele de înaltă tehnologie, seturile complete de echipamente pentru rețelele inteligente, aparatele CNC de vârf, echipamentele pentru energia nucleară și echipamentele medicale de vârf*” ([57]).

(227) Pentru a atinge aceste obiective, „Made in China 2025” a subliniat necesitatea de a „*[c]onsolida reforma în domeniul financiar, de a extinde canalul financiar pentru industria prelucrătoare și de a reduce costurile financiare,* [de] *a valorifica la maximum avantajele finanțării politicilor, ale finanțării dezvoltării și ale finanțării comerciale, precum și de a spori sprijinul acordat noii generații de tehnologie a informației, echipamentelor de vârf, noilor materiale,* [de] *a moderniza Banca de Export-Import a Chinei pentru a extinde serviciile oferite industriei prelucrătoare care exportă în cadrul domeniului său de activitate, de a încuraja Banca de Dezvoltare a Chinei să majoreze împrumuturile acordate întreprinderilor producătoare și de a îndruma instituțiile financiare să inoveze produse și servicii care să fie adecvate pentru caracteristicile întreprinderilor producătoare*” ([58]).

([53]) Disponibil la adresa: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) A se vedea capitolul 23 caseta 8 din planul cincinal.
([55]) A se vedea la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; o traducere în limba engleză este disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) A se vedea secțiunea 3.6.6 din „Made in China 2025”.
([57]) Idem, caseta 5.
([58]) Idem, secțiunea 4.3.

(228) Strategia prevede, de asemenea, utilizarea instrumentelor fiscale: „*Să se utilizeze pe deplin canalele existente, să se consolideze sprijinul acordat de fondurile financiare industriei prelucrătoare, să se pună accentul pe domeniile esențiale pentru transformarea și modernizarea industriei prelucrătoare, cum ar fi* [...] *echipamentele de vârf,* [...] *și să se creeze un mediu de politică favorabil pentru dezvoltarea industriei prelucrătoare. Să se utilizeze modul de parteneriat public-privat* [...] *pentru direcționarea fondurilor sociale pentru a participa la construirea de proiecte majore, la inovarea tehnologică a întreprinderilor și la construirea de infrastructuri esențiale ale industriei prelucrătoare. Să se inoveze mijloacele de sprijin financiar, să se treacă de la „sprijin pentru construcții" la „sprijin operațional" și să se îmbunătățească eficiența utilizării fondurilor financiare*" ([59]).

Regulamentul privind standardele industriei bateriilor electrice pentru autovehicule

(229) Comisia a constatat, de asemenea, că, în 2015, Ministerul Industriei și Tehnologiei Informației a emis „Regulamentul privind standardele industriei bateriilor electrice pentru autovehicule" ([60]) („*Regulamentul privind standardele*"), pentru „*a orienta și a reglementa dezvoltarea sănătoasă a industriei bateriilor electrice pentru autovehicule.* [...] *Statul încurajează întreprinderile producătoare de baterii electrice pentru autovehicule să devină mai bune și mai puternice, să stabilească specificații de producție a produselor și sisteme de asigurare a calității, să consolideze inovarea tehnologică și în materie de gestionare, să îmbunătățească cercetarea și dezvoltarea produselor și nivelurile de producție și să îmbunătățească performanța și calitatea produselor pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie*" ([61]). Regulamentul stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească întreprinderile producătoare de baterii electrice pentru autovehicule pentru a solicita includerea în catalogul întreprinderilor care îndeplinesc cerințele, una dintre acestea fiind existența unui producător și furnizor de „*produse pentru autovehicule pe teritoriul Republicii Populare Chineze (exceptând Taiwanul, Hong Kongul și Macao)*" ([62]). Ca urmare, „*[l]ista întreprinderilor incluse în anunț va servi drept bază principală pentru sprijinul politic relevant*" ([63]). În urma acestui anunț, au fost publicate patru loturi ale catalogului întreprinderilor care îndeplinesc condițiile prevăzute în Regulamentul privind standardele, fără ca vreun producător străin de baterii electrice să fi fost inclus în acesta ([64]). În pofida faptului că cerințele au fost eliminate în 2019 prin Anunțul nr. 22 al Ministerului Industriei și Tehnologiei Informației din Republica Populară Chineză ([65]), se poate presupune că existența catalogului întreprinderilor producătoare de baterii electrice a conferit producătorilor chinezi de baterii un avantaj competitiv față de producătorii străini atunci când industria bateriilor electrice se afla în faza de dezvoltare inițială.

Planul de acțiune pentru promovarea dezvoltării industriei bateriilor NEV

(230) Planul de acțiune pentru promovarea dezvoltării industriei bateriilor NEV ([66]) din 2017 explică faptul că bateriile electrice reprezintă nucleul vehiculelor electrice și cheia dezvoltării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie. După mai mult de zece ani de dezvoltare, industria bateriilor electrice din țară a înregistrat progrese semnificative. Cu toate acestea, performanțele, calitatea și costurile actuale ale produselor de baterii electrice nu răspund încă nevoilor de promovare și popularizare a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, în special în ceea ce privește materialele de bază esențiale, tehnologia de integrare a sistemelor, echipamentele și procesele de fabricație etc. Planul a fost elaborat pentru a accelera îmbunătățirea capacităților de dezvoltare și a nivelului industriei naționale a bateriilor electrice pentru automobile și pentru a promova dezvoltarea sănătoasă și durabilă a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie.

([59]) Idem, secțiunea 4.4.
([60]) Anunțul nr. 22 din 2015 al Ministerului Industriei și Tehnologiei Informației din Republica Populară Chineză, MIIT, disponibil la adresa: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Secțiunea 1 punctul 2 din Regulamentul privind standardele.
([62]) Secțiunea 1 punctul 4 din Regulamentul privind standardele.
([63]) Secțiunea 8 punctul 26 din Regulamentul privind standardele.
([64]) Primul lot: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; al doilea lot: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; al treilea lot: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; al patrulea lot: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Anunțul nr. 22 din 2019 al Ministerului Industriei și Tehnologiei Informației din Republica Populară Chineză, disponibil la adresa: 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) Punerea în aplicare a proiectului de modernizare a bateriilor electrice de către MIIT și Ministerul Științei și Tehnologiei („MST”) se bazează pe planuri științifice și tehnologice naționale (proiecte, fonduri speciale) și pe alte tipuri generale de sprijin pentru cercetarea și dezvoltarea bateriilor electrice în vederea obținerii unei energii specifice unice de peste 300 Wh/kg în 2020, a îmbunătățirii continue a performanței produselor și a accelerării instalării și aplicării la nivel înalt a produselor. Scopul a fost de a încuraja principalele societăți producătoare de baterii electrice să colaboreze cu resurse superioare din amonte și din aval, să se concentreze asupra progreselor în ceea ce privește tehnologiile esențiale de materiale și componente, celule și sisteme de baterii, să îmbunătățească semnificativ performanța și siguranța produselor de baterii electrice și să depună eforturi pentru a obține o unitate unică de 350 Wh/kg și industrializarea și aplicarea în cadrul vehiculelor a noilor produse litiu-ion cu un sistem de 260 Wh/kg.

(232) Planul prevede, de asemenea, o creștere a sprijinului politic, bazându-se pe rolul de orientare al investițiilor guvernamentale în capitalul social, încurajând utilizarea capitalului social pentru a crea fonduri de dezvoltare a industriei bateriilor electrice și sporind sprijinul pentru tehnologia de industrializare a bateriilor electrice. Potrivit planului, dacă produsele de baterii electrice îndeplinesc condițiile, ele vor fi scutite de impozitul pe consum în conformitate cu reglementările; dacă societățile producătoare de baterii electrice îndeplinesc condițiile, ele vor beneficia de politici fiscale preferențiale pentru întreprinderile de înaltă tehnologie, de transferul de tehnologie și de dezvoltarea tehnologică în conformitate cu reglementările.

Cel de al 14-lea plan cincinal național al Chinei

(233) Fără a se abate de la strategia „Made in China 2025”, cel de al 14-lea plan cincinal național ([67]) pentru perioada 2021-2026 arată că politica GC de a acorda prioritate și de a sprijini sectorul NEV *a continuat* și, de fapt, este în creștere. Conform articolului IX din plan, autoritățile chineze s-au angajat *„să mărească valoarea adăugată a industriilor strategice emergente la peste 17 % din PIB”*. Pentru sectorul NEV, care reprezintă una dintre industriile emergente strategice, acest angajament implică *„realizarea de progrese în ceea ce privește tehnologiile esențiale, cum ar fi bateriile electrice de înaltă siguranță, motoarele de tracțiune cu înaltă eficiență și sistemele electrice de înaltă performanță pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie și accelerarea cercetării și dezvoltării componentelor esențiale, cum ar fi platformele tehnologice de bază pentru vehiculele (conectate) inteligente, sistemele software și hardware, șasiurile de direcție cu cablu și terminalele inteligente”* ([68]).

(234) Având în vedere natura sistemului de planificare chinez, planurile de nivel superior – cum ar fi cel de al 12-lea, al 13-lea sau al 14-lea plan cincinal național – trebuie să fie monitorizate și puse în aplicare de toate autoritățile relevante. Planurile naționale stabilesc obligații explicite în acest sens, cum ar fi articolul LXV din cel de al 14-lea plan cincinal național, conform căruia GC *„va consolida organizarea, coordonarea și supravegherea punerii în aplicare a acestui plan și va institui și va îmbunătăți monitorizarea și evaluarea planificării și punerii în aplicare, asigurarea politicilor și mecanismele de evaluare și supraveghere”*. În consecință, autoritățile de la niveluri inferioare *„trebuie să creeze un mediu politic, un mediu instituțional și un mediu juridic favorabil. Planurile anuale trebuie să pună în aplicare obiectivele de dezvoltare și sarcinile principale propuse în acest plan”* ([69]).

(235) În mod esențial, GC se angajează fără echivoc să ofere sprijin financiar, precum și sprijin sub forma altor factori de producție – cum ar fi terenurile – pentru proiectele și sectoarele identificate în plan: *„[v]om adera la principiul stabilirii direcției de către plan, cu cheltuielile fiscale drept garanție, finanțarea drept sprijin și coordonarea cu alte politici.* [...] *Vom continua să facem astfel încât cheltuielile bugetare publice să respecte și să deservească politicile publice, să consolidăm sprijinul financiar pentru sarcinile strategice naționale majore, să consolidăm coordonarea planurilor financiare pe termen mediu și a bugetelor anuale, a planurilor de investiții guvernamentale și a punerii în aplicare a acestui plan și să acordăm prioritate fondurilor bugetare centrale pentru sarcinile majore și proiectele majore de inginerie identificate în acest plan. Vom insista ca proiectele să urmeze planul, iar fondurile și factorii de producție să urmeze proiectele, vom elabora o listă a proiectelor majore de inginerie pe baza acestui plan, vom simplifica procedurile de aprobare pentru proiectele din listă și ne vom asigura că se acordă prioritate planificării selecției amplasamentelor, furnizării de terenuri și necesarului de capital. Nevoile funciare pentru fiecare proiect de inginerie major sunt garantate de stat într-un mod unitar”* ([70]).

([67]) A se vedea la adresa: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. O traducere în limba engleză este disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

([68]) A se vedea articolul XI tabelul 4 din plan.

([69]) A se vedea articolul LXV secțiunea 1 din plan.

([70]) A se vedea articolul LXV secțiunea 3 din plan.

(236) Prin urmare, acest mandat de punere în aplicare are ca rezultat crearea unei întregi rețele de instrumente de politică suplimentare de către autoritățile guvernamentale relevante, în special planul sectorial național pe termen lung, și anume Planul de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2021-2035) ([71]), care a înlocuit planul corespunzător aferent perioadei 2012-2020, astfel cum se prevede în considerentele 216-224.

Planul de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2021-2035)

(237) Planul de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie stabilește următoarea viziune: „*Până în 2025, competitivitatea noii piețe a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie din China va fi îmbunătățită semnificativ, se vor realiza progrese majore în ceea ce privește tehnologiile esențiale, cum ar fi bateriile electrice, motoarele de tracțiune și sistemele de operare pentru vehicule, iar nivelul de siguranță va fi îmbunătățit în mod cuprinzător. Consumul mediu de energie electrică al vehiculelor de pasageri pur electrice noi a scăzut la 12,0 kWh/100 km, volumul vânzărilor de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie a ajuns la aproximativ 20 % din totalul vânzărilor de vehicule noi, vehiculele foarte autonome au ajuns la o aplicare comercială în domenii limitate și în scenarii specifice, iar confortul serviciilor de încărcare și de schimb a fost îmbunătățit în mod semnificativ*” ([72]).

(238) Pentru a atinge acest obiectiv, planul enumeră diverse măsuri care trebuie întreprinse. Unele dintre acestea prevăd un sprijin guvernamental orizontal pentru industrie, de exemplu „*îmbunătățirea capacității de sprijin a serviciilor publice, precum transferul de tehnologie, serviciile de informare, formarea talentelor, finanțarea proiectelor și schimburile internaționale*” ([73]), „*aplicarea efectivă a politicilor de subvenționare financiară*” ([74]) sau „*[p]unerea în aplicare a unor politici fiscale preferențiale legate de vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie*” ([75]). Punerea unui alt accent pe componente specifice ale vehiculelor sau pe elemente individuale ale lanțului valoric NEV, cum ar fi „*[î]ncurajarea întreprinderilor să își îmbunătățească capacitatea de a garanta resurse esențiale precum litiul, nichelul, cobaltul și platina*”, „*[c]onsolidarea interacțiunii energetice dintre vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie și rețea*” ([76]), „*[a]ccelerarea construcției de infrastructuri de încărcare și de înlocuire*” ([77]) sau „*[s]prijinirea utilizării amplasamentelor și a instalațiilor existente pentru a efectua servicii integrate de aprovizionare cu petrol, gaze, hidrogen și energie electrică*” ([78]).

Avizele de punere în aplicare ale NDRC privind consolidarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie

(239) În ianuarie 2024, NDRC a publicat recomandări de reformă privind integrarea NEV în planificarea rețelei electrice a Chinei. Pe lângă interacțiunea vehicul-rețea, aceste recomandări includ și încurajarea inovării și unificarea standardelor în sectorul NEV pentru „*a promova cercetarea în domeniul tehnologiilor esențiale și al echipamentelor de bază, pentru a consolida rolul principal al inovării în întreprinderi și pentru a conduce dezvoltarea prin inovare. Să se accelereze elaborarea și revizuirea standardelor și să se conducă dezvoltarea colaborativă și standardizată a industriei*” ([79]).

Planurile provinciale și municipale

(240) Măsurile de sprijin prevăzute în Planul de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2021-2035) sunt reflectate – și transpuse în direcții mai precise – în planurile provinciale și municipale corespunzătoare ([80]).

(241) Planurile provinciale oferă mai multe detalii cu privire la modul în care obiectivele planurilor centrale ar trebui transpuse în politici în cadrul fiecărei provincii, luând forma unor măsuri, astfel cum sunt prezentate ca *exemple* de mai jos.

([71]) Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) A se vedea capitolul II secțiunea 3 din plan.
([73]) A se vedea capitolul III secțiunea 3 din plan.
([74]) A se vedea capitolul VIII secțiunea 1 din plan.
([75]) A se vedea capitolul VIII secțiunea 2 din plan.
([76]) A se vedea capitolul V secțiunea 1 din plan.
([77]) A se vedea capitolul VI secțiunea 1 din plan.
([78]) A se vedea capitolul VI secțiunea 3 din plan.
([79]) Comisia națională pentru dezvoltare și reformă și alte departamente cu competențe privind consolidarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie – Avizele de punere în aplicare pentru integrarea și interacțiunea cu rețeaua electrică, *Development and Reform Energy* [2023] nr. 1721. Disponibile la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Astfel cum s-a recunoscut în normele de gestionare ale NDRC din 2018 aplicabile proiectelor de investiții auto. Conform articolului 38: Administrațiile locale de la toate nivelurile nu împiedică concurența loială pe piață, ci se concentrează asupra asigurării unor condiții fiscale, de capital, funciare și alte condiții preferențiale pentru proiectele de investiții auto.

(242) Controlul guvernamental general asupra industriei este prevăzut, de exemplu, în cel de al 14-lea plan cincinal de dezvoltare pentru industria vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie al provinciei Anhui: „*Orientări guvernamentale, poziția de lider pe piață. Să se valorifice la maximum rolul guvernului în diverse aspecte, cum ar fi proiectarea la nivel înalt, construirea de platforme, demonstrarea, aplicarea și promovarea etc. Să se consolideze sprijinul politic și să se creeze în continuare un mediu care să orienteze factorii de producție de vârf să se concentreze către industria automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie. În funcție de cererea pieței, să se valorifice la maximum rolul decisiv al pieței în alocarea resurselor, să se consolideze poziția-cheie a întreprinderilor în ceea ce privește selectarea căilor tehnologice și structura capacității de fabricație a produselor, să se promoveze o mai bună combinație între o piață eficientă și o administrație favorabilă și să se creeze un mediu de dezvoltare dinamic*” ([81]).

(243) Acest plan provincial prevedea, de asemenea, obiective de producție detaliate: „*Să se depună eforturi pentru a se asigura că, până în 2025, dimensiunea industriei automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie a orașului depășește 700 de miliarde RMB, iar capacitatea de producție de vehicule complete depășește 3 milioane, pentru a se încuraja obținerea a 10 întreprinderi cu o scară de 10 miliarde RMB și pentru a se asigura că valoarea producției și volumul producției se situează pe primul loc în țară. Să se dezvolte un sistem industrial al vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și al pieselor pentru acestea, cu o dispunere cuprinzătoare și o structură rezonabilă, capacitatea anuală de producție a bateriilor trebuie să depășească 300 GWh, iar capacitatea anuală de producție a sistemelor de motoare de tracțiune trebuie să depășească 3 milioane de seturi*” ([82]), precum și sprijin pentru investiții în instalații și proiecte. „*Să se depună eforturi pentru a construi până în 2025, la nivel național, 1 centru de inovare pentru industria vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și 5 centre de inovare publice și să se promoveze 1 proiect de inovare a modelelor de afaceri, precum și 10 noi platforme de inovare peste nivelul provincial până în 2025*” ([83]).

(244) În plus, cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Anhui de dezvoltare de înaltă calitate pentru industria automobilelor prevede sprijin pentru investiții în parcurile industriale: „*Să se accelereze și să se promoveze construirea Parcului industrial pentru vehicule electrice inteligente Xinqiao și să se creeze un cluster industrial pentru vehicule electrice inteligente de talie mondială, cu un lanț industrial complet, care să integreze cercetarea și dezvoltarea cu producția, demonstrarea și aplicarea, precum și industria cu serviciile de sprijin. Să se sprijine planificarea pe termen lung a dezvoltării NIO și amenajarea în jurul Parcului industrial Xinqiao și să se înființeze echipe de cercetare și dezvoltare, producție, comercializare și gestionare în cadrul parcului. Să se înființeze un centru de cercetare, dezvoltare și inovare al NIO, să se desfășoare activități inovatoare de cercetare și dezvoltare în ceea ce privește vehiculele complete, componentele de bază și conducerea autonomă, să se creeze un lanț al inovării competitiv și conducător la nivel mondial; să se atragă personal din domeniul cercetării și dezvoltării și personal tehnic și să se depună eforturi pentru a crea un loc inovator care să reunească talente de nivel înalt. (...) După finalizarea parcului, se estimează că capacitatea finală de producție a vehiculelor va fi de 1 milion de vehicule pe an, iar capacitatea de producție a bateriilor va fi de 100 GWh pe an*” ([84]).

(245) Planul a detaliat promovarea exporturilor: „*Să se sprijine comerțul electronic al societăților furnizoare de componente, să se construiască depozite publice în străinătate pentru exportul produselor, să se partajeze canalele către piețele din străinătate și sistemele de sprijin pentru servicii. Să se creeze instrumente precum platforme comerciale de import și export, parcuri industriale în străinătate, precum și parcuri comerciale și să se orienteze dezvoltarea de clustere de întreprinderi chineze de investiții în străinătate. (...) Până în 2025, Chery Automobile trebuie să exporte 500 000 de vehicule cu o valoare de export de 5 miliarde USD. Să se încurajeze Chery să își consolideze în continuare competitivitatea internațională, (...) să se concentreze pe piețe strategice precum Europa, America de Nord și țările ASEAN (...). Să se sprijine NIO în vederea extinderii pe piața europeană. Să se încurajeze NIO să pună în aplicare „Planul Marco Polo”, să se adopte o traiectorie de dezvoltare diferențiată și să se transforme „modelul NIO din China” în „modelul NIO din străinătate” în funcție de condițiile locale. (...) Să se sprijine NIO să continue să se extindă pe piața europeană, să se extindă pe 5 piețe naționale până în 2025 și să selecteze oportunități de construire a unor fabrici în străinătate*” ([85]).

(246) Cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Guangdong pentru dezvoltarea de înaltă calitate a sectorului de producție prevede controlul guvernamental asupra distribuției geografice a industriei NEV: „*Să se pună accentul pe Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu și pe alte orașe și să se accelereze ritmul de dezvoltare a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie. Guangzhou trebuie să accelereze construcția de baze de producție pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie și să promoveze industrializarea rapidă a modelelor de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie. Shenzhen, cu nucleul în districtul Pingshan, trebuie să construiască o nouă bază industrială de nivel național pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie. Zhuhai, cu nucleul în districtul Jinwan, trebuie să se axeze pe dezvoltarea producției de vehicule complete alimentate cu tipuri noi de energie, de materiale pentru baterii cu litiu, de grupuri motopropulsoare, de echipamente de încărcare și de componente esențiale ale vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie*” ([86]).

([81]) Cel de al 14-lea plan cincinal de dezvoltare al provinciei Hefei pentru industria vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie. Disponibil la adresa: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. A se vedea capitolul II secțiunea 2.

([82]) A se vedea capitolul II secțiunea 3. Pentru principalii indicatori de dezvoltare, a se vedea tabelul 1 din plan.

([83]) Ibidem.

([84]) Cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Anhui de dezvoltare de înaltă calitate pentru industria automobilelor, disponibil la adresa: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. A se vedea capitolul III secțiunea 1 coloana 1.

([85]) A se vedea capitolul VI secțiunea 2 proiectul 9.

([86]) Cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Guangdong pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei prelucrătoare. Disponibil la adresa: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. A se vedea capitolul III secțiunea 1 coloana 4.

(247) Cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Guizhou de dezvoltare a industriei automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie prevede, de asemenea, sprijin pentru proiecte-cheie legate de piese și componente: „*Să se sprijine construirea unor proiecte-cheie. Să se accelereze și să se promoveze proiectul BYD din Guiyang privind bateriile electrice, cu o producție anuală de 10 GWH, proiectul Evergrande privind bateriile electrice cu tipuri noi de energie (prima fază), proiectul Dongfang Electric privind pilele de combustie cu hidrogen, proiectele Anda Technology privind producția a 30 000 de tone/an de ferofosfat de litiu și sprijinirea construcției, precum și proiectul său de transformare tehnică și de extindere a producției inteligente de ferofosfat de litiu de 20 000 de tone/an, proiectul Anda Technology de transformare tehnică vizând reciclarea bateriilor uzate pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie de 50 000 de tone/an, proiectele Wuchuan Automobile privind turnarea sub presiune a aliajelor de aluminiu pentru automobile cu o producție anuală de 1 milion de tone, proiectul Baike privind linia de producție a matrițelor de frână pentru automobile, o serie de proiecte-cheie, cum ar fi proiectul Guizhou Aerospace privind baza de clustere pentru industria prelucrătoare inteligentă din zona de dezvoltare economică și tehnologică Guiyang, proiectul Zhenhua privind construirea de linii de producție pentru noile materiale, cu o producție anuală de 12 000 de tone de materiale catodice pentru baterii litiu-ion (faza II Shawen)*” ([87]).

(248) Și alte planuri provinciale și municipale menționează dezvoltarea industriilor emergente strategice, printre care și sectorul vehiculelor electrice, cum ar fi cele pentru Beijing ([88]), Shanghai ([89]), Tianjin ([90]), Jiangsu ([91]) și Shaanxi ([92]).

(249) De asemenea, există sprijin pentru anumite societăți NEV în unele dintre planurile cincinale provinciale, de exemplu în Planul de punere în aplicare pentru accelerarea dezvoltării industriei automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie în Shanghai: „*Să se sprijine SAIC Motor pentru a dezvolta vehicule alimentate cu tipuri noi de energie. Până în 2025, vânzările de vehicule de pasageri și de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie de marcă proprie vor reprezenta peste 30 %, iar vânzările de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie ale grupului vor reprezenta peste 20 %, asigurând faptul că tehnologia de bază se află sub control independent și o poziție globală de forță și de lider național. Să se încurajeze societățile naționale și societățile străine puternice cu tehnologie de vârf să investească în producția de vehicule complete și în proiecte de cercetare și dezvoltare în Shanghai*” ([93]).

(250) Principalele societăți NEV și în special BEV sunt adesea identificate în planurile provinciale și municipale ca modele pentru dezvoltarea în continuare a industriei prin sprijin guvernamental. În Planul de consolidare a mărcii pentru industria automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie din districtul *Pingshan*, Shenzhen ([94]), BYD și Kaiwo New Energy Automobile Group sunt identificate ca bază pentru punerea în aplicare a structurii „Servicii centrale, C-D + Producție de vârf”: „*Să se pună accentul pe capacitățile puternice de cercetare și dezvoltare ale întreprinderilor producătoare de automobile de înaltă calitate alimentate cu tipuri noi de energie din districtul Pingshan, cum sunt BYD și Kaiwo, să se consolideze construirea de colegii și universități, institute de cercetare, laboratoare naționale esențiale, laboratoare naționale de inginerie și centre de inginerie și să se îmbunătățească inovarea la nivel regional. Să se completeze lanțul de inovare din jurul noului lanț industrial al vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, să se îmbunătățească lanțurile industriale din amonte și din aval pentru vehicule alimentate cu tipuri noi de energie, baterii, surse de alimentare cu energie pentru comunicații (UPS), pistoale de încărcare, fire și cabluri, substanțe chimice supercondensatoare, substanțe chimice semiconductoare etc., astfel încât să se formeze un lanț industrial complet. Să se asigure un nivel ridicat de clusterizare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, să se continue construirea și introducerea unei serii de platforme tehnologice de inovare industrială care să sprijine îndeaproape cercetarea, dezvoltarea și producția de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie și să se accelereze construirea unui sistem de inovare tehnologică care să integreze profund producția, mediul academic, cercetarea și aplicarea. Să se pună accentul pe «integrarea serviciilor centrale, a cercetării și dezvoltării și a producției», să se elaboreze acțiuni pentru ca societățile cotate la bursă să prindă rădăcini, acțiuni pentru ca întreprinderile esențiale să își stabilizeze creșterea și să se accelereze crearea unei structuri funcționale de «servicii centrale, C-D + producție de vârf»*” ([95]).

([87]) Cel de al 14-lea plan cincinal al provinciei Guizhou de dezvoltare a industriei automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie. Disponibil la adresa: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. A se vedea capitolul III secțiunea 3 coloana 3.

([88]) Recomandările Comitetului municipal de partid din Beijing privind elaborarea celui de-al 14-lea plan cincinal și a obiectivelor pe termen lung pentru 2035. Disponibile la adresa: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Cel de al 14-lea plan cincinal pentru Shanghai privind dezvoltarea economică și socială națională și prezentarea obiectivelor pe termen lung pentru 2035. Disponibil la adresa: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Guvernul popular municipal din Tianjin cu privire la emiterea celui de al 14-lea plan cincinal pentru Tianjin privind dezvoltarea economică și socială națională și prezentarea viziunii pentru 2035. Disponibil la adresa: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Cel de al 14-lea plan cincinal pentru Jiangsu privind dezvoltarea economică și socială națională și prezentarea obiectivelor pe termen lung pentru 2035. Disponibil la adresa: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Prezentarea celui de-al 14-lea plan cincinal pentru Shaanxi privind dezvoltarea economică și socială națională a provinciei și obiectivele pe termen lung pentru anul 2035. Disponibil la adresa: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Planul de punere în aplicare pentru accelerarea dezvoltării industriei automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie în Shanghai (2021-2025). Disponibil la adresa: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. A se vedea capitolul II secțiunea 2 punctul 1.

([94]) Disponibil la adresa: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) A se vedea capitolul IV secțiunea 1 punctul 3.

Planul de lucru pentru o creștere stabilă a industriei autovehiculelor (2023-2024)

(251) În august 2023, MIIT și alte șapte departamente au publicat Planul de lucru pentru stabilizarea creșterii industriei autovehiculelor (2023-2024) ([96]), cu scopul de a stabili principalele *obiective* pentru dezvoltarea economică a industriei automobilelor. Prima dintre măsuri se referă la impozitul pe consumul vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și impune punerea în aplicare a *„politicilor preferențiale existente, cum ar fi impozitul pe vehicule și nave și impozitul pe achiziționarea de vehicule pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie, realizarea unei bune compensări și revizuiri a fondurilor de subvenții pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie și extinderea în mod activ a proporției consumului personal al vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energiei”*. În plus, comunicarea conține și instrucțiuni privind creșterea sprijinului politic pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie, de exemplu: *„Să se pună în aplicare politici fiscale preferențiale privind achiziționarea de vehicule pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie, pentru a stabiliza așteptările industriei. Să se încurajeze utilizarea capitalului social pentru a crea fonduri de dezvoltare a industriei automobilelor și pentru a spori sprijinul pentru cercetarea tehnologică de bază. Să se utilizeze diverse instrumente financiare, cum ar fi creditele, obligațiunile și asigurările, pentru a sprijini dezvoltarea întreprinderilor”*.

(252) În consecință, există numeroase dovezi documentate care arată sprijinul politic pentru evoluțiile accelerate ale industriei BEV.

(253) Având în vedere planurile și programele menționate, industria BEV este considerată o industrie esențială/strategică, a cărei dezvoltare este urmărită în mod activ de către GC ca obiectiv de politică. Sectorul BEV este prezentat ca fiind de o importanță capitală pentru GC și primește sprijin politic pentru dezvoltarea sa accelerată, inclusiv de la factorii de producție esențiali pentru produsul final. Pe baza documentelor de politică menționate în prezenta secțiune, Comisia a concluzionat că GC intervine în industria BEV pentru a pune în aplicare politicile aferente și intervine în jocul liber al forțelor pieței în sectorul BEV, în special prin promovarea și sprijinirea acestui sector prin diverse mijloace și măsuri esențiale privind producția și vânzarea.

3.3. **Lipsa parțială de cooperare și utilizarea datelor disponibile**

3.3.1. *Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește GC*

(254) Deși GC a răspuns la anumite solicitări de informații din partea Comisiei în cursul investigației, au existat cazuri importante de cooperare redusă. Mai precis, în răspunsul său la chestionarul pentru guvern, GC nu a furnizat informații esențiale referitoare la pregătirea, monitorizarea și punerea în aplicare a diferitelor scheme. Toate aceste elemente critice au fost documentate cu minuțiozitate în scrisoarea adresată GC în temeiul articolului 28. GC a răspuns cu observații, pe care Comisia le-a abordat în secțiunile care urmează.

3.3.1.1. Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește împrumuturile preferențiale

(255) Pentru a obține în mod eficace informațiile necesare de la instituțiile financiare din China și din motive administrative, Comisia a solicitat GC să transmită chestionare specifice oricărei instituții financiare care a acordat împrumuturi sau credite la export societăților incluse în eșantion.

([96]) Comunicarea Ministerului Industriei și Tehnologiei Informației și a altor șapte departamente privind elaborarea planului de lucru pentru stabilizarea creșterii în industria automobilelor (2023-2024). Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) GC a considerat că solicitarea pe care i-a adresat-o Comisia de a transmite chestionarul specific a încălcat articolele 12.1 și 12.9 din Acordul SMC. GC a considerat că obligația de a desfășura investigația și de a colecta informații de la instituțiile financiare revine autorității de investigații și că aceasta nu poate solicita GC să transmită chestionarele instituțiilor financiare pe baza prezumției că entitățile respective sunt organisme publice. GC a susținut că această abordare prezumtivă este incompatibilă cu articolul 1.1 litera (a) punctul 1 din Acordul SMC. GC a susținut, de asemenea, că Comisia avea deja acces la lista băncilor comerciale ale producătorilor-exportatori incluși în eșantion și că ar fi putut trimite chestionarele direct instituțiilor financiare în cauză.

(257) GC a mai afirmat că instituțiile financiare nu au fost notificate în mod corespunzător cu privire la informațiile solicitate, nu au avut la dispoziție 30 de zile pentru a furniza informațiile solicitate și, de asemenea, nu li s-au oferit posibilități suficiente de a furniza informațiile relevante în scris în sensul articolului 12.1 din Acordul SMC. În plus, GC a considerat și că membrilor personalului respectivelor bănci comerciale nu li se permite să divulge secrete de stat sau secrete comerciale de care au luat cunoștință în cursul angajării lor conform articolului 53 din Legea privind băncile comerciale și, prin urmare, aceștia nu pot răspunde la chestionar.

(258) Comisia nu a fost de acord cu această opinie. În primul rând, în opinia Comisiei, GC are acces la informațiile solicitate de la toate entitățile deținute de stat în care GC este acționar principal sau majoritar. În plus, întrucât nu a presupus în niciun fel că entitățile sunt organisme publice, Comisia a considerat că GC deține și autoritatea necesară pentru a interacționa cu instituțiile financiare chiar și atunci când acestea nu sunt deținute de stat, deoarece toate intră sub jurisdicția Administrației Naționale de Reglementare Financiară („NFRA”), care a înlocuit Comisia de reglementare a sectorului bancar și de asigurări din China („CBIRC”) ([97]) în 2023. În acest sens, faptul că Comisia ar fi putut contacta direct instituțiile financiare în cauză este lipsit de relevanță. Forma și modalitățile de colectare a informațiilor necesare rămân la latitudinea autorității de investigații ([98]). Comisia a observat, de asemenea, că GC a transmis chestionarul anumitor bănci în cadrul investigațiilor anterioare ([99]), fără a pune sub semnul întrebării abordarea adoptată de Comisie. Totodată, în ceea ce privește informațiile solicitate și termenul pentru transmiterea unui răspuns la chestionar, Comisia nu a primit nicio cerere de clarificare sau de prelungire a termenului din partea niciunei instituții financiare. Nici Banca de Export-Import a Chinei („Banca EXIM”), care a transmis un răspuns la chestionar, nu a solicitat nicio clarificare.

(259) Comisia a observat, de asemenea, că GC a transmis chestionarul exclusiv Băncii EXIM. Comisia a mai observat că Banca EXIM a fost singura care a furnizat un răspuns la chestionar după primirea chestionarului transmis de GC. Banca EXIM a furnizat un răspuns la chestionar în termenul prelungit convenit. Deși chestionarul a fost deficitar, Comisia a observat că Banca EXIM a avut într-adevăr numeroase posibilități de a furniza informațiile relevante în scris. În consecință, Comisia a concluzionat că, dacă GC ar fi transmis chestionarul și altor instituții financiare, Comisia ar fi primit probabil mai multe răspunsuri.

(260) Comisia nu a adresat chestionarul personalului instituțiilor financiare, ci instituțiilor.. În orice caz, faptul că anumite informații pot fi considerate secrete de stat sau comerciale este irelevant în cadrul unei proceduri antisubvenție, având în vedere tratamentul de confidențialitate acordat oricărei informații transmise, care este considerată confidențială. În plus, producătorilor incluși în eșantion li s-a solicitat să furnizeze o autorizație bancară prin care să ofere reprezentanților Comisiei permisiunea expresă de a examina toate documentele ([100]) referitoare la împrumuturile acordate de fiecare instituție financiară. Unele dintre grupurile incluse în eșantion au oferit autorizația solicitată pentru anumite tipuri de împrumuturi.

([97]) NFRA a înlocuit Comisia de reglementare a sectorului bancar și de asigurări din China („CBIRC”) în 2023.

([98]) Raportul grupului special, *China – produse din pui de carne (articolul 21.5 – SUA)*, punctele 7.229-7.231. WT/DS427

([99]) A se vedea considerentul 139 din JO L 325, 5.12.2013, p. 88 și considerentul 48 din JO L 283, 12.11.2018, p. 7.

([100]) Cum ar fi, dar fără a se limita la: contracte de împrumut, cereri de împrumut, evaluarea internă a băncii cu privire la cererea de împrumut, documente de aprobare a împrumutului.

(261) Astfel cum s-a menționat în considerentul 259, Comisia a primit un singur răspuns la chestionar, din partea Băncii EXIM. Răspunsul la chestionar conținea numai informații privind structura corporativă, guvernanța și proprietatea. În ceea ce privește proprietatea, Banca EXIM nu a fost în măsură să furnizeze informații suplimentare privind acționariatul unuia dintre acționarii săi, și anume Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., care deținea aproape 90 % din acțiunile sale. Banca EXIM nu a furnizat nicio informație privind împrumuturile (sau alte instrumente de finanțare) acordate producătorilor incluși în eșantion. În lipsa unui răspuns din partea oricărei instituții financiare, Comisia nu a primit nicio informație verificabilă specifică societăților cu privire la finanțarea preferențială.

(262) În absența acestor informații, Comisia a considerat că nu a primit informații esențiale relevante pentru acest aspect al investigației. Prin urmare, Comisia a informat GC că, dacă este necesar, va recurge la utilizarea datelor disponibile în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază atunci când va examina existența și amploarea presupusei subvenționări acordate prin finanțare preferențială.

(263) Producătorii-exportatori incluși în eșantion au raportat emiterea de obligațiuni verzi și de titluri garantate cu active în cursul investigației. Deși aceste obligațiuni reprezintă doar o variație a obligațiunilor care au făcut deja obiectul unor măsuri compensatorii în cadrul investigațiilor anterioare ca parte a programului de creditare preferențială, s-a constatat că acestea erau reglementate de un cadru legislativ și de reglementare specific industriilor verzi, din care face parte și sectorul BEV. Comisia a identificat peste zece documente legislative și de reglementare, cum ar fi: *„NDRC: Orientări privind emiterea de obligațiuni verzi”*, *„Catalogul proiectelor de sprijinire a obligațiunilor verzi” (ediția 2021) elaborat de cele trei ministere și comisii, printre care și Banca Populară a Chinei”* și Anunțul Băncii Populare a Chinei [2015] nr. 39 privind emiterea de obligațiuni financiare verzi pe piața interbancară a obligațiunilor referitor la aceste obligațiuni specifice, și a solicitat GC să explice cadrul de reglementare pentru emiterea și gestionarea finanțării verzi și a titlurilor garantate cu active și rolul fiecăruia dintre actorii implicați, inclusiv al societăților de finanțare auto. GC a refuzat să furnizeze aceste informații, susținând că solicitarea Comisiei nu a cuprins o descriere completă a programului și că Memorandumul privind suficiența elementelor de probă nu furniza nicio dovadă a contribuției financiare, a avantajului și a specificității cu privire la astfel de obligațiuni. În plus, în timpul vizitei de verificare la fața locului, GC a refuzat să abordeze acest subiect specific și să răspundă la întrebările Comisiei.

(264) Comisia a observat că acordarea de finanțare preferențială prin emiterea de obligațiuni era menționată în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă și că existența unei astfel de scheme nu a fost contestată de GC înainte de deschiderea investigației. Comisia a considerat, de asemenea, că obligațiunile verzi și titlurile garantate cu active reprezintă doar o variație a acestei scheme, care este similară în majoritatea aspectelor.

(265) La 21 mai 2024, GC a prezentat observații cu privire la scrisoarea Comisiei din 8 mai 2024, prin care Comisia își preciza intenția de a aplica datele disponibile în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază (denumită în continuare „scrisoarea în temeiul articolului 28”).

(266) Ca răspuns la solicitarea de a transmite apendicele A instituțiilor financiare, GC a susținut că Comisia ar trebui să adreseze în mod direct solicitările de informații entităților relevante. În plus, GC a susținut că instituțiile financiare sunt entități economice independente, nu sunt afiliate GC. Totodată, GC a susținut că apendicele A solicită informații confidențiale și sensibile din punct de vedere comercial.

(267) Comisia nu a fost de acord cu această opinie. În primul rând, în opinia Comisiei, GC are acces la informațiile solicitate de la toate entitățile de stat (fie societăți, fie instituții publice/financiare) în care GC este acționarul principalul sau majoritar. Într-adevăr, conform Legii Republicii Populare Chineze privind activele publice ale întreprinderilor ([101]), agențiile de supraveghere și administrare a activelor publice înființate de Comisia de supraveghere și administrare a activelor publice a Consiliului de Stat, pe de o parte, și guvernele populare locale, pe de altă parte, îndeplinesc sarcinile și responsabilitățile investitorului de capital într-o întreprindere cu capital de stat, în numele guvernului. Astfel, aceste agenții au dreptul să primească venituri din active, să participe la luarea deciziilor majore și să selecteze personalul de conducere al întreprinderilor cu capital de stat. În plus, conform

([101]) Legea Republicii Populare Chineze privind activele publice ale întreprinderilor, Decretul nr. 5 al Președintelui Republicii Populare Chineze, 28 octombrie 2008, articolele 11 și 12.

articolului 17 din sus-menționata Lege privind activele publice, întreprinderile cu capital de stat au obligația de a accepta administrarea și supravegherea de către guverne și de către departamentele și agențiile guvernamentale relevante, de a accepta supravegherea publică și de a-și asuma responsabilitatea față de investitorii de capital.

(268) În plus, GC are și autoritatea necesară pentru a interacționa cu instituțiile financiare chiar și atunci când acestea nu sunt deținute de stat, deoarece toate intră sub jurisdicția autorității de reglementare bancare chineze. De exemplu, potrivit articolelor 33 și 36 din Legea privind supravegherea bancară ([102]), NFRA are autoritatea de a solicita tuturor instituțiilor financiare stabilite în RPC să prezinte informații, cum ar fi situații financiare, rapoarte statistice și informații privind operațiunile comerciale și gestionarea acestora. NFRA poate să dispună, totodată, ca instituțiile financiare să divulge informații publicului larg.

(269) GC a susținut că a explicat mecanismul de formare a ratei de bază a împrumuturilor (*Loan Prime Rate* – LPR) și a menționat lipsa de claritate referitoare la cererea de informații a Comisiei privind sistemul de gestionare a creditelor și de evaluare a împrumuturilor. În ceea ce privește obligațiunile verzi, GC a susținut că a existat, de asemenea, o lipsă de claritate și de precizie în cererile Comisiei, ceea ce l-a împiedicat să ofere un răspuns exact.

(270) Comisia a considerat că observațiile sunt nefondate. Comisia a adresat în repetate rânduri întrebări specifice, clare și relevante, la care GC a refuzat să furnizeze informații pertinente. GC nu a furnizat informațiile necesare care să permită înțelegerea mecanismului de formare a LPR și să susțină răspunsul GC în această privință. În mod similar, GC nu a furnizat temeiul juridic și cadrul de reglementare al sistemului de gestionare a creditelor și de evaluare a împrumuturilor. În plus, în cererea sa de informații, Comisia a menționat mai multe documente oficiale specifice referitoare la obligațiunile verzi și la societățile de finanțare auto, pentru care GC nu a furnizat cadrul juridic și de reglementare, și nici nu a fost dispus să explice ce constituie o obligațiune verde, în pofida faptului că aceasta este menționată în documentele oficiale.

(271) În ceea ce privește Banca EXIM, GC a susținut că informațiile solicitate nu puteau fi considerate necesare. În plus, GC a susținut că informațiile solicitate conțineau secrete comerciale și nu puteau fi furnizate de Banca EXIM. De asemenea, Comisia ar fi trebuit să primească informații relevante din partea producătorilor-exportatori incluși în eșantion.

(272) Comisia a observat că este la latitudinea Comisiei să stabilească ce informații sunt considerate necesare pentru investigație, acest lucru neputând fi stabilit de una dintre părți. În plus, informațiile referitoare la Banca EXIM au o legătură directă cu schema investigată. În consecință, informațiile solicitate sunt atât relevante, cât și necesare pentru evaluarea corespunzătoare a schemei de către Comisie. În final, Comisia a reamintit că GC nu are doar autoritate de reglementare, ci și responsabilități în ceea ce privește gestionarea Băncii EXIM. Prin urmare, GC nu poate transfera în întregime responsabilitatea furnizării de informații către producătorii incluși în eșantion. În consecință, afirmațiile au fost respinse.

(273) În lipsa informațiilor solicitate, Comisia a considerat că nu a primit informații cruciale relevante în ceea ce privește acest aspect al investigației. În consecință, Comisia a informat GC că, dacă este necesar, va recurge la utilizarea datelor disponibile în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază atunci când va examina existența și amploarea presupusei subvenționări acordate prin finanțare preferențială, inclusiv emiterea de obligațiuni verzi și de titluri garantate cu active.

3.3.1.2. Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește materialele de producție

(274) Pentru a obține informațiile necesare de la furnizorii neafiliați de materiale de producție (piese, componente și materii prime) situați în China în mod eficace și din motive administrative, Comisia a solicitat GC să transmită un chestionar specific furnizorilor de materiale de producție ai producătorilor-exportatori incluși în eșantion, astfel cum a fost comunicat GC de către producătorii-exportatori incluși în eșantion.

([102]) Legea Republicii Populare Chineze privind reglementarea și supravegherea sectorului bancar, Ordinul nr. 58 al Președintelui Republicii Populare Chineze, 31 octombrie 2006.

(275) GC a considerat că solicitarea Comisiei adresată GC de a transmite chestionarul specific încălca articolele 12.1 și 12.9 din Acordul SMC. Acesta a considerat că obligația de a desfășura investigația și de a colecta informații de la furnizorii de materiale de producție revine autorității însărcinate cu investigația și că aceasta din urmă nu poate solicita GC să transmită chestionarele unor entități comerciale independente pe baza prezumției că aceste entități sunt organisme publice. El a susținut că această abordare prezumtivă este incompatibilă cu articolul 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC. GC a susținut, de asemenea, că Comisia avea deja acces la lista furnizorilor producătorilor-exportatori incluși în eșantion și că ar fi putut trimite chestionarele direct acestora.

(276) GC a afirmat, de asemenea, că furnizorii de materiale de producție nu au fost notificați în mod corespunzător cu privire la informațiile care le erau solicitate, nu au avut la dispoziție 30 de zile pentru a furniza informațiile solicitate și, de asemenea, nu li s-au oferit numeroase posibilități de a furniza informațiile relevante în scris în sensul articolului 12.1 din Acordul SMC.

(277) În plus, acesta a susținut că furnizorii ar putea fi descurajați să își prezinte răspunsurile, care conțin informații confidențiale, prin intermediul GC, și că chestionarul nu conținea instrucțiuni cu privire la transmiterea unei versiuni neconfidențiale.

(278) În acest sens, Comisia a subliniat că chestionarul trimis GC includea instrucțiuni prin care i se solicita să furnizeze elemente de probă care să ateste că a transmis într-adevăr chestionarul furnizorilor de materiale de producție. GC nu a furnizat astfel de elemente de probă în răspunsul său la chestionar. În lipsa unor astfel de elemente de probă, Comisia a considerat că afirmațiile referitoare la aspectele practice legate de chestionarul care trebuia trimis furnizorilor de materiale de producție erau lipsite de relevanță.

(279) GC nu a furnizat o imagine de ansamblu privind numele și structura acționariatului furnizorilor chinezi ai materialelor de producție care fac obiectul investigației, susținând că acestea erau informații confidențiale sau că informațiile nu erau disponibile. În plus, GC nu a furnizat informații detaliate cu privire la majoritatea caracteristicilor pieței interne din China de materiale pentru producția BEV, printre care: ponderea întreprinderilor deținute de stat în producția internă și consumul intern, dimensiunea pieței interne, politicile de stabilire a prețurilor ale statului și/sau ale întreprinderilor deținute de stat, prețurile reale ale materialelor de producție de pe piața internă și statisticile.

(280) Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC în ceea ce privește ansamblul elementelor enumerate mai sus, printre care structura pieței interne, mecanismele de stabilire a prețurilor, prețuri și acționariatul societăților, Comisia a considerat că nu a primit informații esențiale relevante pentru investigație.

(281) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei în temeiul articolului 28, GC a obiectat cu privire la aplicarea datelor disponibile.

(282) În ceea ce privește informațiile privind diferite piese, componente și materii prime, GC și-a reiterat argumentul potrivit căruia nu dispunea de informații cu privire la furnizorii de piese și componente, nu avea niciun control asupra furnizorilor, îi era imposibil să le impună să coopereze și Comisia este cea care ar trebui să le adreseze cererile. În plus, el a susținut că informațiile solicitate de Comisie erau prea ample, nu erau necesare pentru investigație și că domeniul de aplicare al investigației a fost extins în mod ilegal. În mod similar, în ceea ce privește informațiile referitoare la Asociația industriei bateriilor din China (*China Battery Industry Association* – „CBIA”), el a susținut, de asemenea, că nu are niciun control asupra CBIA, care nu este afiliată în mod oficial la GC, și că Comisia ar trebui să adreseze cererile direct asociației respective.

(283) În cele din urmă, în ceea ce privește informațiile privind producția, consumul, structura pieței furnizorilor interni și elasticitatea, GC a susținut că datele respective nu i-au fost puse la dispoziție.

(284) Comisia a observat că este la latitudinea Comisiei să stabilească ce informații sunt considerate necesare pentru investigație, acest lucru neputând fi stabilit de una dintre părți. De asemenea, Comisia nu poate accepta argumentul potrivit căruia cererea de informații este prea amplă, întrucât, având în vedere numărul furnizorilor și al materialelor de producție implicate, informațiile necesită, prin definiție, colectarea unui volum mare de date. În plus, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia GC nu are niciun control asupra furnizorilor și, prin urmare, îi este imposibil să îi oblige să coopereze, Comisia a făcut trimitere la motivele explicate în considerentul 278 de mai sus, pentru care a considerat că aceste afirmații sunt lipsite de relevanță.

(285) În ceea ce privește afirmația privind amploarea domeniului de aplicare, Comisia a observat că această schemă specifică făcea deja parte din Memorandumul privind suficiența elementelor de probă și a fost inclusă în avizul de deschidere și în consultările cu GC. Prin urmare, informațiile solicitate nu au fost niciodată extinse dincolo de domeniul de aplicare inițial.

(286) Comisia a observat, în primul rând, că GC nu a contestat faptul că nu furnizase informații cu privire la niciuna dintre celelalte asociații în legătură cu care Comisia solicitase informații, și anume CBIA, Asociația industriei producătoare de metale neferoase din China (*China non-ferrous metal fabrication Industry Association* – „CNFA"), Asociația industrială a surselor de energie din China (*China Industrial Association of Power Sources* – „CIAPS"), Asociația industriei fotovoltaice din China (*China Photovoltaic Industry Association* – „CPIA"), Asociația industriei metalelor neferoase din China (*China Nonferrous Metals Industry Association* – „CNMIA") și Asociația industriei de prelucrare a metalelor neferoase din China (*China Nonferrous Metals Processing Industry Association* – „CNMPIA"). În plus, astfel cum se descrie în considerentul 278, GC nu a furnizat elemente de probă care să ateste că a transmis chestionarele furnizorilor sau CBIA. Absența unor astfel de elemente de probă ridică semne de întrebare cu privire la cooperarea în cadrul investigației. Comisia nu poate accepta nici faptul că GC nu ar dispune de nicio informație cu privire la structura pieței furnizorilor interni. Astfel cum se descrie în secțiunea 3.7.2 de mai jos, Comisia a stabilit că statul deține acțiuni la mai mulți furnizori de baterii și de litiu. Prin urmare, din motivele explicate în considerentul 268, statul dispune de numeroase mijloace de a colecta informații în cazul întreprinderilor cu investiții de stat. În plus, astfel cum reiese din rolul direct al CBIA și al CIAPS pe piețele furnizorilor, statul dispune de o serie de alte mijloace de colectare a datelor în cazul tuturor entităților deținute de stat și al altor entități care își desfășoară activitatea pe piețele furnizorilor. În cele din urmă, colectarea de statistici generale privind consumul, producția, structura pieței și prețurile este inerentă funcțiilor exercitate în mod obișnuit de un stat suveran. Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC cu privire la elementele enumerate mai sus, Comisia a concluzionat, prin urmare, că nu a primit informații esențiale relevante pentru investigație și că a fost nevoită să se bazeze pe datele disponibile pentru constatările sale referitoare la materialele de producție.

3.3.1.3. Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în legătură cu politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie

(287) Comisia a solicitat GC să completeze un chestionar cu întrebări specifice referitoare la politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea schemei privind vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie. În răspunsul său, GC nu a furnizat informațiile de bază solicitate cu privire la mai multe elemente, precum pregătirea, monitorizarea și punerea în aplicare a schemei respective, precum și estimările cantităților de vehicule cărora li s-a aplicat schema.

(288) GC nu a dezvăluit documentele pregătitoare (fezabilitate, rezultate preconizate) și nici documentele intermediare sau finale (evaluarea rezultatelor, impactul asupra dezvoltării industriei BEV, distribuția beneficiilor între producători și consumatori). El nu a identificat și nici nu a explicat tipurile de registre păstrate de autoritățile relevante cu privire la acest program.

(289) În mod similar, GC nu a furnizat calendarul plăților guvernului pentru BEV vândute în cursul perioadei de investigație. În plus, acesta nu a furnizat sumele totale ale subvențiilor transferate în legătură cu cererile referitoare la BEV în ultimii patru ani. De asemenea, el nu a indicat pe ce bază a fost redusă subvenția pentru fiecare vehicul de-a lungul anilor și nici nu a furnizat numărul de BEV pentru care au fost transferate subvenții începând din 2018. În plus, GC nu a fost în măsură să explice procedura de solicitare a fondurilor în cazul BEV importate.

(290) De asemenea, GC nu a fost în măsură să furnizeze următoarele: i) tabele anuale consolidate care să indice sumele plătite per producător străin pentru fiecare model importat în ultimii patru ani; ii) cererile de instrucțiuni ale societăților străine cu privire la soluționarea cererii de fonduri din subvenții fiscale în perioada 2020-2023; iii) numărul de BEV importate pentru care au fost transferate fonduri în cursul perioadei de investigație sau în anii precedenți.

(291) În cele din urmă, GC nu a explicat dacă există scheme similare la nivel central sau provincial.

(292) Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC în ceea ce privește elementele enumerate mai sus, ea a considerat că nu a primit informații esențiale relevante pentru investigație.

(293) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei în temeiul articolului 28, GC a obiectat cu privire la aplicarea datelor disponibile.

(294) GC a susținut că nu are acces la informații referitoare la studiile de fezabilitate, la rezultatele preconizate sau la documentele intermediare sau finale.

(295) GC a susținut, de asemenea, că informațiile privind calendarul plăților guvernului pentru BEV vândute în cursul perioadei de investigație, natura registrelor ținute de guvernele relevante în legătură cu programul respectiv, numărul de BEV pentru care au fost transferate subvenții și vânzările declarate de BEV sunt lipsite de relevanță și nu sunt necesare pentru prezenta investigație.

(296) În ceea ce privește informațiile privind sumele plătite producătorilor străini pentru fiecare model în cadrul programului, GC a susținut că nu dispune de aceste informații și că acestea sunt lipsite de relevanță și inutile în sensul prezentei investigații.

(297) Comisia a observat improbabilitatea extremă ca GC să nu fi păstrat informații privind studiile de fezabilitate sau rezultatele preconizate ale unui program care este în vigoare de mai mulți ani, care a făcut obiectul mai multor revizuiri și ajustări pe baza evaluărilor și care, cel mai important, a implicat sume semnificative din bugetul central gestionat de GC. Reevaluările respective ar trebui să necesite anumite informații cu privire la rezultatele preconizate și la societățile care beneficiază de programele respective. Prin urmare, în măsura în care consideră că aceste informații îi sunt necesare pentru a ajunge la concluziile sale, Comisia poate utiliza, după caz, datele disponibile.

(298) În ceea ce privește relevanța informațiilor, Comisia a observat că este la latitudinea Comisiei să stabilească ce informații sunt considerate necesare pentru investigație, acest lucru neputând fi stabilit de una dintre părți. În plus, schema de plată a guvernului către producătorii de BEV pe baza vânzărilor lor de BEV, sumele plătite producătorilor interni față de cei străini, precum și registrele păstrate cu privire la aceste plăți au o legătură directă cu presupusa schemă de subvenții în ceea ce privește calcularea sa și determinarea specificității, printre alte elemente. Prin urmare, informațiile solicitate sunt atât relevante, cât și necesare pentru a permite Comisiei să evalueze în mod corespunzător schema respectivă.

(299) În consecință, Comisia a concluzionat că a fost nevoită să se bazeze pe datele disponibile pentru constatările sale privind politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea schemei privind vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie.

3.3.1.4. Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește granturile/alte programe de subvenționare, inclusiv schemele guvernamentale naționale/regionale/locale

(300) Comisia a solicitat GC să furnizeze informații cu privire la schemele de subvenții de la nivel național, provincial sau municipal care au conferit un avantaj producătorilor/exportatorilor produsului care face obiectul investigației în ultimii trei ani calendaristici anteriori perioadei de investigație și în perioada de investigație. Deși GC nu a furnizat nicio informație în această privință, s-a constatat că acesta nu contactase nicio autoritate locală sau regională, la nivel provincial sau municipal, pentru a colecta informațiile solicitate.

(301) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei în temeiul articolului 28, GC a obiectat cu privire la aplicarea datelor disponibile.

(302) GC a susținut că nu a monitorizat granturile primite de societăți de la administrațiile subcentrale. În plus, acesta a susținut că, având în vedere lipsa preciziei întrebării Comisiei, ar fi fost împovărător pentru GC să colecteze cantități importante de informații de la toate provinciile și municipalitățile din China. În cele din urmă, el a susținut că documentele relevante fuseseră furnizate de către producătorii-exportatori chinezi.

(303) Comisia a observat că este puțin probabil ca GC să nu fi păstrat nicio informație sau să nu aibă dreptul de a solicita provinciilor și municipalităților informații privind transferul de numerar de către GC sau în numele GC. Acestea includ detalii precum motivele acestor transferuri de numerar, sumele implicate și destinatarii plăților. Prin urmare, în măsura în care consideră că aceste informații îi sunt necesare pentru a ajunge la concluziile sale, Comisia poate utiliza, după caz, datele disponibile.

(304) Comisia a observat, de asemenea, că cererile de informații cuprinse în chestionar și în scrisorile de clarificare erau detaliate și specifice. În mod similar, Comisia a reamintit că GC este implicat în mod activ în scheme, deoarece controlează cadrul juridic, procesul decizional, plata granturilor și modul în care sunt concepute programele de granturi. În consecință, GC nu poate transfera pe deplin responsabilitatea furnizării de informații către producătorii incluși în eșantion.

(305) Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC cu privire la elementele enumerate mai sus, Comisia a considerat că nu a primit informații esențiale relevante pentru investigație și că a fost nevoită să se bazeze pe datele disponibile pentru constatările sale privind granturile/alte programe de subvenționare, inclusiv schemele guvernamentale naționale/regionale/locale.

3.3.1.5. Schema de scutire de taxa pe achiziții

(306) Comisia a solicitat GC să completeze un chestionar cu întrebări specifice referitoare la schema de scutire de taxa pe achiziții. În răspunsul său, GC nu a furnizat informațiile de bază solicitate cu privire la mai multe elemente, precum pregătirea, monitorizarea și punerea în aplicare a schemei respective, precum și estimările cantităților de vehicule cărora li s-a aplicat schema.

(307) În ceea ce privește pregătirea și monitorizarea programului, GC nu a furnizat o analiză a rezultatelor preconizate. De asemenea, GC nu a reușit să identifice și să explice tipurile de registre păstrate de autoritățile relevante (de exemplu, evidențe contabile, fișiere specifice societăților, baze de date, autorizații bugetare etc.). În plus, GC nu a furnizat cuantumul taxelor nepercepute în cadrul acestei politici. De asemenea, GC nu a furnizat documente intermediare, cum ar fi rezultate ale evaluărilor, o evaluare a impactului asupra dezvoltării industriei BEV și o repartizare a beneficiilor între producători și consumatori. În mod similar, GC nu a fost în măsură să furnizeze vânzările de BEV importate incluse în catalog care erau eligibile în cadrul acestui program.

(308) În ceea ce privește catalogul modelelor de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie scutite de taxa pe achiziționarea de vehicule, GC nu a furnizat răspunsuri cu privire la (i) criteriile de eligibilitate, (ii) documentele informative privind modelele respinse și modelele solicitate și (iii) comunicarea primită de la producători cu privire la cererile lor. Mai precis, GC nu a furnizat o explicație sau elemente de probă care să justifice pe ce bază au fost acceptate sau respinse cererile de includere a vehiculelor în program. În plus, GC nu a furnizat documente informative cu privire la modelele respinse și nici cererile de modele sau documentele trimise producătorilor cu privire la respingerea acestor modele.

(309) În mod similar, GC nu a furnizat informații privind volumul de BEV înmatriculate în China. În plus, GC nu a furnizat informații cu privire la volumul de BEV importate înmatriculate în cursul perioadei de investigație sau în perioadele anterioare. De asemenea, GC nu a furnizat informații privind numărul de înmatriculări de NEV sau de BEV în funcție de marcă, de model și de locul de înmatriculare. În cele din urmă, GC nu a furnizat nicio cercetare care să poată fi utilizată drept referință în ceea ce privește elasticitatea prețurilor în China.

(310) Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC în ceea ce privește elementele enumerate mai sus, ea a considerat că nu a primit informații esențiale relevante pentru investigație.

(311) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei în temeiul articolului 28, GC a obiectat cu privire la aplicarea datelor disponibile, pe motiv că niciuna dintre informațiile solicitate nu a fost disponibilă pentru GC.

(312) În plus, GC a susținut că informațiile privind numărul de înmatriculări de BEV erau lipsite de relevanță în scopul investigației.

(313) Comisia a observat că este foarte puțin probabil ca GC să nu dispună de informații cu privire la numărul de BEV înmatriculate în China într-o anumită perioadă. Acest lucru este valabil în special având în vedere faptul că BEV beneficiază de condiții speciale la momentul înmatriculării, care trebuie evaluate, controlate și monitorizate de către GC. Există un set cuprinzător de documente pe care proprietarii de vehicule trebuie să le prezinte autorităților rutiere în timpul procesului de achiziționare, înmatriculare și obținere a unui număr de înmatriculare pentru un vehicul în China. Din momentul achiziționării, cumpărătorii de vehicule sunt obligați să respecte reglementările privind taxa pe achiziții prin depunerea unei declarații fiscale de achiziționare a unui vehicul. Această declarație necesită informații detaliate, inclusiv numărul de identificare al vehiculului (VIN), care identifică în mod unic modelul vehiculului și unele dintre caracteristicile acestuia. În plus, vehiculele înmatriculate în China trebuie să fie supuse unui proces de înmatriculare la autoritatea chineză pentru circulație rutieră, care include identificarea tipului și a modelului de vehicul. În mod similar, plăcuțele de înmatriculare pot fi legate de vehicule specifice.

(314) De asemenea, este puțin probabil ca GC să nu păstreze nicio documentație scrisă atunci când includerea unui model în catalog este respinsă, în special atunci când procedura de includere în catalog implică transmiterea unui volum semnificativ de date de la producători și evaluarea mai multor servicii tehnice din cadrul GC. În plus, Comisia a observat că este puțin probabil ca GC să nu aibă cunoștință de cuantumul estimat al veniturilor fiscale nepercepute în cadrul unui program de lungă durată. Într-adevăr, acesta este un program care are un impact direct asupra bugetului și care ar putea duce la pierderi de venituri fiscale în valoare de sute de miliarde de RMB pe an.

(315) Prin urmare, în măsura în care a considerat că aceste informații îi sunt necesare pentru a ajunge la concluziile sale, Comisia s-a bazat pe surse disponibile public.

(316) În ceea ce privește relevanța informațiilor, Comisia observă că este la latitudinea Comisiei să stabilească ce informații sunt considerate necesare pentru investigație, acest lucru neputând fi stabilit de una dintre părți. În plus, înmatricularea BEV are o legătură directă cu presupusa schemă de subvenții și, prin urmare, informațiile solicitate erau atât relevante, cât și necesare pentru a permite Comisiei să evalueze în mod corespunzător schema respectivă.

(317) Deși, astfel cum se menționează în secțiunea 3.9, Comisia a decis în mod provizoriu să nu formuleze constatări cu privire la această schemă, ea își rezervă dreptul de a investiga în continuare aplicabilitatea unor măsuri compensatorii în privința unui astfel de program. În consecință, Comisia ar putea fi nevoită să se bazeze pe datele disponibile pentru a-și formula constatările cu privire la schema de scutire de taxa pe achiziții, în cazul în care ar colecta suficiente elemente pentru a concluziona că această schemă este pasibilă de măsuri compensatorii.

3.3.2. *Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește Grupul SAIC*

(318) Grupul SAIC a cooperat inițial cu Comisia prin furnizarea de răspunsuri la chestionar. În special, entitățile sale afiliate, inclusiv 6 producători de BEV, au trimis răspunsuri la chestionar. Cu toate acestea, s-a constatat că aceste răspunsuri sunt extrem de deficitare și, la 12 decembrie 2023, Comisia a informat Grupul SAIC cu privire la intenția Comisiei de a aplica articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile care nu au fost furnizate înainte de vizitele de verificare și cu privire la faptul că, în lipsa primirii acestor informații, constatările Comisiei se pot baza pe datele disponibile. Informațiile lipsă se refereau, printre altele, la costul de producție, la informațiile detaliate referitoare la achizițiile principalilor factori de producție și la absența răspunsurilor la chestionar din partea societăților afiliate implicate în activități legate de produsul care face obiectul investigației pentru care s-a solicitat un răspuns la chestionar.

(319) Grupul SAIC nu a furnizat informațiile lipsă și a susținut că acest lucru s-a datorat numărului mare de societăți afiliate din grup și că aplicarea „*datelor disponibile*” nu ar reflecta în mod corespunzător nivelul său ridicat de cooperare până în acel moment al investigației. Acesta a susținut că numărul mare de răspunsuri deficitare transmise se datorează cantității, adesea nejustificate, de informații solicitate de Comisie și sarcinii ridicate de coordonare între numeroasele societăți afiliate care era necesară.

(320) Cu toate acestea, lipsa de cooperare a fost confirmată înainte, în timpul și după vizitele de verificare, întrucât nu au fost furnizate informații esențiale, inclusiv, printre altele, costurile de producție, lista de materiale (*bills of material* – BOM), specificațiile produsului, inclusiv compoziția chimică a materiei prime achiziționate de la furnizori, listele de achiziții justificative defalcate pe tranzacție pentru furnizori și informațiile referitoare la granturile primite. Comisia a explicat Grupului SAIC că astfel de informații au fost considerate necesare pentru a se ajunge la constatări concrete cu privire la subvențiile primite prin intermediul unei varietăți de măsuri de sprijin. În plus, s-a constatat că alte societăți afiliate nu au furnizat nici ele un răspuns la chestionar, deși activitățile lor le-ar fi impus să facă acest lucru.

(321) Comisia a constatat că absența unor astfel de informații necesare a împiedicat investigația. Prin urmare, la 23 aprilie 2024, Grupul SAIC a fost informat în mod corespunzător cu privire la consecințele cooperării doar parțiale la investigație și la intenția Comisiei de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile care nu au fost transmise sau care nu au putut fi verificate. Comisia a invitat societatea să își prezinte observațiile.

(322) La 30 aprilie 2024, Comisia a primit observații din partea Grupului SAIC. Grupul SAIC nu a fost de acord cu evaluarea Comisiei privind nivelul general de cooperare oferit de diferitele entități care fac parte din grup și a prezentat mai multe afirmații care conduceau la concluzia potrivit căreia aplicarea preconizată a articolului 28 din regulamentul de bază nu era justificată.

3.3.2.1. Afirmația Grupului SAIC privind neîndeplinirea standardelor juridice pentru aplicarea articolului 28 din regulamentul de bază

(323) Grupul SAIC a afirmat că anumite aspecte ale evaluării Comisiei în vederea aplicării articolului 28 din regulamentul de bază denaturau datele înregistrate la dosar și a reiterat faptul că a cooperat la investigație cât mai bine posibil. Grupul SAIC a explicat că, în cazurile în care nu a fost în măsură să furnizeze informații complete sau doar parțiale, astfel cum i s-a solicitat, a furnizat „documente alternative" pentru a facilita investigația Comisiei.

(324) În această privință, Grupul SAIC a făcut trimitere la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază, precum și la jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene ([103]), susținând că ar trebui acceptate chiar și răspunsurile incomplete sau deficitare în alt mod.

(325) Grupul SAIC a evidențiat o constatare a Curții în această cauză ([104]), în care aceasta a considerat că „*în ceea ce privește noțiunea «informații necesare», aceasta face trimitere la informațiile deținute de părțile interesate pe care instituțiile Uniunii solicită să le fie furnizate pentru a stabili concluziile care se impun în cadrul investigației antidumping*". În aceeași cauză ([105]), Curtea a constatat că „*acestor instituții le revine sarcina stabilirii dovezii existenței unui dumping, a unui prejudiciu și a unei legături de cauzalitate între importurile care fac obiectul unui dumping și acest prejudiciu și, în consecință, a caracterului «necesar» al unei informații pentru a ajunge la concluziile care se impun în cadrul investigației antidumping*".

(326) Având în vedere constatarea Curții, Grupul SAIC a considerat că „*din cauza caracterului extrem de complex al prezentei investigații (atât în ceea ce privește gama largă de informații solicitate, numărul mare de societăți care trebuie să furnizeze informații, cât și perioada scurtă de timp acordată pentru furnizarea informațiilor), Comisia nu ar trebui să aplice criteriile menționate anterior prea strict informațiilor transmise*" și că „*în cazul în care informațiile sunt considerate deficitare, utilizarea datelor disponibile ar trebui să se limiteze strict la scopul necesar al informațiilor respective și, în toate circumstanțele, să fie verificată prin trimitere la alte surse independente, în deplină conformitate cu articolul 28 alineatul (5) din regulamentul de bază*".

([103]) A se vedea cauza T-413/13, City Cycle Industries/Consiliul, EU:T:2015:164, punctul 120; cauza T-633/11, Guangdong Kito Ceramics și alții/Consiliul, EU:T:2014:271, punctul 100; raportul Organului de apel al OMC, *US – Hot-Rolled Steel* (SUA – Oțel laminat la cald), WT/DS184/AB/R, adoptat la 23 august 2001, punctul 81 și cauza C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Comisia a reamintit că informațiile solicitate au fost furnizate efectiv de celălalt (celelalte) grup (grupuri) inclus(e) în eșantion și, prin urmare, au fost ușor accesibile pentru Grupul SAIC. Prin urmare, Grupul SAIC a ales să nu furnizeze informațiile solicitate, astfel cum reiese din lista documentelor netransmise pe care a semnat-o și cu care a fost de acord în timpul verificării. Această listă demonstrează că acesta a împiedicat investigația prin faptul că în mod conștient nu a acționat cât mai bine posibil. În plus, informațiile au fost considerate necesare pentru a se ajunge la concluzii adecvate în cadrul investigației privind subvențiile și, în acest sens, în concordanță cu constatările Curții. De asemenea, toate informațiile relevante furnizate de Grupul SAIC ca „documente alternative", inclusiv cele deficitare, au fost luate în considerare în mod corespunzător atunci când au putut fi verificate. Comisia a recurs la datele disponibile, inclusiv din surse independente, astfel cum se menționează în secțiunea 3.3 privind împrumuturile preferențiale, asigurarea creditelor la export, scutirile de taxa pe achiziții, materialele de producție și politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie numai atunci când informațiile prezentate erau în mod clar deficitare (și enumerate în anexele semnate în comun la rapoartele de verificare la fața locului), iar Comisia a dispus de suficiente elemente pentru a concluziona cu privire la aceste scheme. Este incorect să se presupună că Comisia a aplicat prea strict criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază.

(328) Întrucât Grupul SAIC a susținut, în cadrul observațiilor sale, că „*ar trebui să se acorde beneficiul îndoielii informațiilor care figurează în dosar, astfel cum au fost furnizate*", Comisia a explicat, în cadrul comunicării faptelor și considerentelor esențiale către respectivul producător-exportator inclus în eșantion, că, utilizând datele disponibile în sensul articolului 28 din regulamentul de bază, a utilizat informațiile furnizate de Grupul SAIC în cea mai mare măsură posibilă și, în lipsa unor astfel de informații verificate, a revenit doar ulterior la sursele publice independente. Prin urmare, afirmația potrivit căreia standardele juridice pentru aplicarea articolului 28 din regulamentul de bază nu au fost îndeplinite a fost respinsă.

3.3.2.2. Cereri de informații privind furnizorii afiliați

(329) Astfel cum s-a menționat în considerentele 318-319, în cursul investigației s-a constatat existența mai multor societăți afiliate nedeclarate în cazul cărora Grupul SAIC nu a furnizat un răspuns la chestionar. S-a constatat că aceste „noi" societăți erau afiliate și erau implicate în diferite relații contractuale esențiale care implicau activități precum furnizarea de materiale de producție, capital, împrumuturi, garanții și alte tipuri de finanțare în cadrul Grupului SAIC. Grupul SAIC a respins în mod repetat solicitările Comisiei de a completa un chestionar, susținând că aceasta reprezenta o încălcare a drepturilor fundamentale ale Grupului SAIC, fără a oferi totuși argumente întemeiate în acest sens.

(330) În cadrul observațiilor sale, Grupul SAIC a susținut că respectivele societăți afiliate nu au putut sau nu erau nevoite să coopereze la investigație și că, în orice caz, utilizarea articolului 28 din regulamentul de bază în cazul acestor societăți nu era justificată sau ar trebui să fie strict limitată. Motivele invocate de Grupul SAIC au fost legate de mai mulți factori, cum ar fi:

— valoarea de tranzacție foarte scăzută a societății afiliate în cifra de afaceri a Grupului SAIC (mai puțin de 1 %),

— lipsa participațiilor sau a controlului semnificativ asupra societăților afiliate, fapt confirmat de faptul că aceste societăți au refuzat să dea curs cererii de cooperare adresate de Grupul SAIC sau să furnizeze documente confidențiale la care societățile în cauză sunt părți,

— faptul că activitățile comerciale ale societăților afiliate nu au fost tratate nici în instrucțiunile chestionarului adresat producătorilor-exportatori, nici în nota de clarificare ([106]) publicată de Comisie la 17 noiembrie 2023,

— volumul producției care rezultă dintr-un contract de fabricație în regim de subcontractare tratat deja în răspunsul Grupului SAIC,

— faptul că, în cursul perioadei de investigație, presupusa societate afiliată nu a avut tranzacții de cercetare și dezvoltare sau contracte de cercetare și dezvoltare valabile cu Grupul SAIC,

— faptul că o societate despre care se presupune că era afiliată era beneficiarul, dar nu și titularul unui drept de folosință asupra terenurilor.

([106]) Notă la dosar: societățile afiliate care trebuie să transmită un răspuns la chestionar (t23.005730).

(331) Comisia a fost de acord că, în conformitate cu nota de clarificare menționată mai sus, o societate afiliată cu o valoare de tranzacție foarte scăzută, reprezentând mai puțin de 1 % din achizițiile Grupului SAIC, ar putea fi, într-adevăr, scutită de obligația de a furniza un răspuns la chestionar în cadrul prezentei investigații. Cu toate acestea, Comisia și-a rezervat dreptul de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază în cazul pieselor furnizate de această societate afiliată Grupului SAIC, deoarece nu a fost în măsură să verifice aceste informații.

(332) Comisia a observat că furnizorul afiliat în cauză și Grupul SAIC au exercitat în comun activitatea unei societăți pentru a dezvolta, a produce și a vinde celule, module și ansambluri de baterii și, prin urmare, erau parteneri de afaceri recunoscuți din punct de vedere juridic. Prin urmare, aceștia sunt considerați afiliați în sensul articolului 127 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei, care justifică obligația legală de a transmite un răspuns la chestionarul privind subvențiile în calitate de parte afiliată, în conformitate cu instrucțiunile din chestionar și din corespondența ulterioară. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

(333) Grupul SAIC a susținut că Comisia ar trebui să își revizuiască evaluarea și să se abțină de la aplicarea articolului 28 din regulamentul de bază în cazul societăților care au refuzat să divulge legăturile financiare sau contractuale și acordul de întreprindere comună și, în astfel de cazuri, să utilizeze numai informațiile disponibile public în conformitate cu articolul 28 alineatul (5) din regulamentul de bază. Comisia a indicat în repetate rânduri Grupului SAIC că faptul că anumite informații au fost considerate „*secrete de afaceri esențiale*" este lipsit de relevanță, având în vedere tratamentul confidențial acordat oricăror informații transmise în cadrul procedurilor antisubvenție în conformitate cu articolul 29 din regulamentul de bază. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(334) Grupul SAIC a susținut că Comisia nu a explicat în mod corespunzător motivul pentru care unele societăți afiliate ar fi trebuit să completeze un chestionar. Cu toate acestea, în cea de a doua cerere, Comisia a explicat că, în conformitate cu informațiile disponibile în dosar (organigrama care arată un rol financiar și/sau de control important din partea societăților afiliate), aceste societăți erau afiliate, deoarece păreau să fie implicate în furnizarea de capital, împrumuturi sau alte tipuri de finanțare în cadrul Grupului SAIC. Totuși, după ce a primit un al doilea răspuns negativ la cererea sa din partea Grupului SAIC, Comisia nu și-a reiterat cererea și a informat Grupul SAIC cu privire la consecințele lipsei de cooperare la 23 aprilie 2024.

(335) Grupul SAIC a refuzat să furnizeze un răspuns la chestionar cu privire la o societate afiliată despre care s-a constatat, în cursul uneia dintre vizitele de verificare, că era angajată într-un contract de fabricație în regim de subcontractare. Deși Grupul SAIC a recunoscut că această societate afiliată a fost implicată în fabricarea produsului care face obiectul investigației (denumit în continuare „POI"), acesta a susținut, de asemenea, că Comisia ar fi trebuit să „*confirme*" că era necesar un răspuns la chestionar. Această observație a arătat lipsa de cooperare a Grupului SAIC, care a susținut, în cele din urmă, că orice utilizare a articolului 28 în legătură cu această societate afiliată ar trebui să se limiteze la elemente care nu au legătură cu subvențiile. Prin urmare, afirmația a fost respinsă.

(336) De fapt, existența acestor societăți afiliate a fost evidențiată de informațiile furnizate în comunicarea inițială a informațiilor, înainte de transmiterea răspunsurilor la chestionar, în cadrul răspunsurilor la chestionar sau în timpul vizitelor de verificare la fața locului, în mod ocazional. Aceste societăți afiliate erau fie furnizori, fie clienți ai Grupului SAIC și adesea păreau să fie implicate în activități legate de POI în calitate de institut de cercetare, de furnizor de piese și componente enumerate în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă, de societăți logistice etc. Având în vedere natura activităților lor, acestea ar fi trebuit să furnizeze un răspuns la chestionar care să permită Comisiei să verifice informațiile și, în cele din urmă, să solicite dovezi suplimentare.

3.3.2.3. Informații nefurnizate de Grupul SAIC și alte documente nedivulgate înaintea și în timpul vizitelor de verificare la fața locului

(337) În cadrul observațiilor sale, Grupul SAIC a susținut că, în urma scrisorilor de clarificare substanțiale primite din partea Comisiei, unele informații au fost furnizate efectiv ulterior și au putut fi verificate integral în cursul vizitelor de verificare la fața locului. Cu toate acestea, Grupul SAIC s-a referit doar la informațiile referitoare la scutirea de taxa la achiziție și de impozitul pe consum pentru clienții interni, recunoscând astfel că toate celelalte informații lipsă au rămas nedivulgate în cursul investigației. De fapt, scrisorile de clarificare au evidențiat aspecte-cheie pe care producătorii individuali care fac parte din Grupul SAIC au omis în mod deliberat să le raporteze (informații din răspunsurile lor la chestionar referitoare la previziunile privind producția și vânzările, costul de producție, scutirea de taxa la achiziție și de impozitul pe consum pentru vânzările interne).

(338) Grupul SAIC a furnizat o imagine de ansamblu a documentelor care nu au fost prezentate înaintea și în timpul vizitelor de verificare la fața locului, solicitând Comisiei să aplice articolul 28 din regulamentul de bază numai în cazul documentelor care nu au fost furnizate de entități individuale. Comisia a revizuit listele și și-a menținut poziția cu privire la elementele din lista trimisă Grupului SAIC care fuseseră examinate pe baza datelor disponibile, cum ar fi programele de granturi, furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, veniturile la care se renunță prin programe de scutire și reducere a impozitelor și furnizarea de finanțare preferențială (cum ar fi obligațiunile și injecțiile de capital), precum și în ceea ce privește lipsa răspunsurilor la chestionar. Cererea de a nu respinge informațiile furnizate în ceea ce privește elementele enumerate mai jos a fost respinsă:

(a) *Lista de materiale (BOM) a produselor finite și specificațiile produselor furnizate (de exemplu, caracteristici chimice, compoziție etc.)*

(339) Listele de materiale (BOM) sunt liste detaliate ale materiilor prime, componentelor și instrucțiunilor necesare pentru fabricarea unui produs. Comisia a explicat în repetate rânduri Grupului SAIC importanța lor în cadrul investigației, deoarece ele permiteau identificarea principalelor componente și materiale individuale care alcătuiesc produsul finit, precum și originea acestora.

(340) În prezenta procedură antisubvenție, BOM a fost importantă și pentru identificarea pieselor utilizate la asamblarea produsului finit (BEV sau componente, cum ar fi bateriile), a cantităților utilizate, a specificațiilor acestora, a numărului intern al materialului și, în consecință, a denumirii furnizorilor lor. De asemenea, BOM permit stabilirea unei legături directe cu costul de producție, deoarece acestea pot servi drept bază pentru calcularea costurilor standard, a costurilor reale și a variațiilor care decurg din diferența dintre acestea.

(341) Grupul SAIC nu a furnizat date complete nici privind BOM, nici privind costurile de producție și a susținut că BOM nu este necesară pentru investigațiile antisubvenție, deoarece nu se referă la niciunul dintre elementele necesare pentru calcularea marjei de subvenție. Comisia nu a fost de acord cu această evaluare și a confirmat că aceste informații erau necesare pentru a evalua exhaustivitatea și acuratețea informațiilor legate de costul de producție, dar și de cele mai importante piese și componente.

(342) Grupul SAIC a recunoscut că informațiile referitoare la specificațiile produselor pot fi furnizate numai de la caz la caz și numai parțial. În plus, Grupul SAIC a considerat că Comisia ar fi putut utiliza o abordare diferită pentru a putea reconcilia datele furnizate. De fapt, Grupul SAIC a considerat că solicitarea aceluiași nivel de informații cu privire la BOM de la fiecare entitate constituia un tratament inechitabil și o încălcare a Cartei drepturilor fundamentale, întrucât existau alte metode disponibile pentru a verifica informațiile furnizate în tabelul privind furnizarea de piese.

(343) Comisia a susținut că niciunul dintre furnizorii de baterii afiliați nu a furnizat documentele justificative necesare solicitate de echipa de investigație și, în special, specificațiile acestora. Comisia a considerat mai întâi că informațiile referitoare la BOM ar fi trebuit să fie furnizate de fiecare entitate, întrucât, atunci când li s-a solicitat acest lucru în timpul vizitelor de verificare la fața locului, acestea au confirmat că, deși dețin astfel de informații, nu le pot furniza din diferite motive, legate în principal de acordul de confidențialitate semnat cu furnizorii și de propriile secrete de afaceri ale întreprinderii. În plus, BOM a fost utilizată efectiv de entități la pregătirea răspunsului la chestionar pentru a determina materialele de producție care trebuiau declarate și furnizorii corespunzători care trebuiau să furnizeze un răspuns la chestionar. Acesta este unul dintre motivele care au determinat Comisia să își reînnoiască cererea după vizita de verificare la fața locului. De fapt, contrar practicilor sale obișnuite, Comisia a permis fiecărei entități să furnizeze informații referitoare la BOM și la specificațiile altor piese și materii prime furnizate, rezervându-și totuși dreptul de a nu lua în considerare aceste informații, deoarece ele nu puteau fi verificate la fața locului.

(344) Astfel cum s-a menționat mai sus, Grupul SAIC a susținut că compoziția chimică și specificațiile celulelor și sistemelor de baterii utilizate de unii producători puteau fi verificate fără utilizarea BOM sau că informațiile referitoare la specificațiile anumitor materii prime utilizate de unii producători de produse legate de baterii puteau fi verificate fără utilizarea unei BOM. În unele cazuri, Grupul SAIC a furnizat informații referitoare la BOM în cadrul documentelor justificative.

(345) Cu toate acestea, faptul că o societate ar permite Comisiei să consulte o BOM pentru un singur tip de POI nu ar putea, în niciun caz, să fie echivalent cu furnizarea informațiilor solicitate. Pe lângă lipsa de exhaustivitate a informațiilor care puteau fi consultate (un singur tip de POI în unele cazuri excepționale), Grupul SAIC a confirmat că a refuzat să furnizeze Comisiei informații ușor accesibile atunci când i s-a solicitat acest lucru.

(346) Comisia a respins mai întâi afirmația potrivit căreia BOM nu era relevantă în cadrul investigației și nu putea avea niciun impact asupra calculării valorii subvenției. În al doilea rând, după ce a identificat bateriile și alte materii prime drept factori-cheie care pot face obiectul subvenționării, în lipsa unor informații referitoare la BOM care i-ar fi permis să evalueze exhaustivitatea, acuratețea și specificațiile pieselor furnizate producătorilor incluși în eșantion, Comisia a decis să utilizeze, ca date disponibile, alte surse de informații privind materiile prime.

(b) *Lista de achiziții de piese și de componente „tranzacție cu tranzacție" (registru contabil)*

(347) În cadrul observațiilor sale cu privire la aplicarea articolului 28, Grupul SAIC a confirmat că, din motive confidențiale, nu putea furniza întotdeauna liste de achiziții „tranzacție cu tranzacție", deoarece aceste elemente se refereau la costurile de producție și, prin urmare, erau secrete de afaceri. Cu toate acestea, în unele cazuri, el a susținut că tabelul relevant putea fi verificat în cursul vizitelor de verificare la fața locului. Grupul SAIC a susținut că a prezentat un rezumat cuprinzător al informațiilor solicitate sub formă de tabele, care conținea toate informațiile necesare pentru calcularea valorii subvenției și pe care Comisia le putea verifica în cursul vizitelor de verificare la fața locului. Cu toate acestea, Grupul SAIC a putut furniza doar o captură de ecran a informațiilor arătate Comisiei, deoarece sursa informațiilor a rămas confidențială, iar lista de achiziții solicitată, deși era ușor accesibilă, nu a putut fi furnizată. Grupul SAIC a concluzionat că, în orice caz, informațiile transmise îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază.

(348) Comisia nu a fost de acord cu afirmația potrivit căreia informațiile transmise îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază. Refuzul accesului direct la anumite documente și furnizarea unor capturi de ecran sau a unor date agregate fără a comunica informațiile relevante solicitate nu poate fi în niciun caz echivalent cu furnizarea informațiilor solicitate sub forma unui document care să garanteze că informațiile pot fi verificate în mod corespunzător. Deficiențele în ceea ce privește furnizarea datelor efectiv solicitate îngreunează formularea unei constatări de o acuratețe rezonabilă. În plus, având în vedere că informațiile erau ușor accesibile, nu se poate considera că partea a acționat cât mai bine posibil.

(349) Comisia a observat, de asemenea, că informațiile referitoare la achiziții nu reflectau costul real, ci costul standard [costul bugetar înregistrat în planificarea resurselor întreprinderii (*Enterprise Resource Planning* – ERP)]. Pe această bază și având în vedere constatările menționate mai sus referitoare la BOM, Comisia nu a fost în măsură să verifice exactitatea informațiilor privind cantitatea și costurile pieselor și componentelor raportate de producătorii POI incluși în eșantion și, prin urmare, a respins afirmația potrivit căreia informațiile transmise îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază.

(c) *Acordul-cadru de achiziție (versiunea completă) pentru furnizorii de piese și de componente enumerați în tabelul E-3-3 (a/b)*

(350) În cadrul observațiilor sale, Grupul SAIC a susținut că, într-un caz, a reconciliat la fața locului o listă „tranzacție cu tranzacție" cu evidențele sale contabile. El a susținut că, atunci când i s-a solicitat acest lucru în cursul vizitelor de verificare la fața locului, a furnizat, pentru această entitate și pentru celelalte entități producătoare, documentele de achiziție relevante, inclusiv facturile, ordinele de cumpărare și înregistrările în sistemele ERP sub formă de documente justificative. În special, doi furnizori de baterii și-au prezentat contractele cu clienții, și anume producătorii de BEV din cadrul grupului, ca documente justificative. Prin urmare, Grupul SAIC a considerat că au fost îndeplinite criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază și că informațiile trebuiau luate în considerare pe deplin de către Comisie.

(351) Comisia a respins afirmația potrivit căreia Grupul SAIC a cooperat pe deplin prin furnizarea unui set de acorduri-cadru de achiziție. De fapt, Grupul SAIC însuși a recunoscut că, din cauza presupusului caracter foarte confidențial al acestor documente, nu a putut furniza niciun acord-cadru de achiziție integral pentru furnizorii de piese și de componente enumerați în secțiunea relevantă a răspunsului la chestionar. Acest lucru a fost confirmat, de asemenea, de lista documentelor care nu au fost furnizate nici în timpul, nici după vizita de verificare, având în vedere că nu a putut fi furnizat niciun set complet de documente, nici documente precum contractul-cadru și specificațiile tehnice. În plus, Comisia a reamintit Grupului SAIC că un astfel de document ar fi trebuit furnizat în cadrul răspunsului său la chestionarul inițial. Ținând cont de tratamentul confidențial acordat oricăror informații „*sensibile*" transmise în cadrul procedurilor antisubvenție, o astfel de afirmație a fost nefondată. Având în vedere că aceste documente erau ușor accesibile pentru Grupul SAIC și ar fi trebuit furnizate în cadrul răspunsului la chestionar, Comisia a considerat că Grupul SAIC nu a acționat cât mai bine posibil. Prin urmare, Comisia a respins afirmația potrivit căreia informațiile transmise îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază.

(d) *Lista vânzărilor „tranzacție cu tranzacție" (2020-PI) care indică valoarea și volumul vânzărilor, data, modelul, numărul articolului, codul scurt, numărul de identificare al vehiculului, numele clientului, prețul cu amănuntul, prețul de vânzare, prețul net, prețul net fără TVA și cantitatea și care precizează dacă societatea este afiliată/neafiliată și dacă produsul face sau nu obiectul investigației*

(352) Comisia a considerat că afișarea fișierelor Excel și a extraselor din registrele contabile pe un ecran și furnizarea de capturi de ecran fără a preciza informațiile subiacente nu poate înlocui furnizarea listei complete a vânzărilor, tranzacție cu tranzacție, pentru a permite o reconciliere completă a cifrelor furnizate în tabelele relevante.

(353) În cadrul observațiilor sale, Grupul SAIC a susținut că Comisia nu a luat în considerare diversitatea sistemelor contabile și financiare existente în cadrul Grupului SAIC și că nu era nici esențial, nici necesar pentru Comisie să primească o listă „tranzacție cu tranzacție" pentru a reconcilia pe deplin tabelele din chestionar referitoare la vânzări. Prin urmare, Comisia ar trebui să se abțină de la utilizarea articolului 28, întrucât unele dintre societățile verificate au prezentat lista „tranzacție cu tranzacție" în cadrul documentelor justificative și, în orice caz, informațiile furnizate de diferitele entități au îndeplinit condițiile prevăzute la articolul 28 alineatul (3) din regulamentul de bază.

(354) Comisia a considerat că aceste informații, furnizate numai sub formă de capturi de ecran și incluzând doar date limitate sau exemple, ar face imposibilă verificarea și reconcilierea cifrelor esențiale și, prin urmare, a respins această afirmație. Având în vedere că nu a primit informațiile detaliate, ci doar capturi de ecran, Comisia nu a putut verifica exactitatea informațiilor furnizate, de exemplu pentru a verifica dacă diferitele tranzacții de vânzare erau legate efectiv de produsul care face obiectul investigației.

(e) *Acorduri de întreprinderi comune*

(355) În cadrul observațiilor sale, Grupul SAIC a confirmat că nu a fost în măsură să furnizeze exemplarele originale ale acordurilor de întreprinderi comune cu privire la unele dintre entitățile sale producătoare, susținând totuși că conținutul acestor acorduri era reflectat în statut, întrucât ele fuseseră „*reformulate*" în cadrul acestuia. O singură entitate a prezentat acordul de întreprindere comună în cadrul răspunsului său la chestionarul inițial.

(356) Astfel cum s-a menționat mai sus, Comisia a indicat în repetate rânduri Grupului SAIC că faptul că anumite informații au fost considerate „*secrete de afaceri esențiale*" este lipsit de relevanță, având în vedere tratamentul confidențial acordat oricăror informații transmise în cadrul procedurilor antisubvenție în conformitate cu articolul 29 din regulamentul de bază. Afirmația potrivit căreia conținutul acordurilor de întreprinderi comune care lipseau a fost „*reformulat*" în statut nu a putut fi verificată fără primirea acordurilor în cauză. Deși un producător de BEV din cadrul Grupului SAIC a furnizat o copie a acordului său de întreprindere comună, niciunul dintre ceilalți producători de BEV nu a mai furnizat un astfel de document. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(f) *Planuri de investiții, aprobare, monitorizarea investițiilor și studii de fezabilitate pentru perioada 2020-2023 și previziuni privind vânzările*

(357) Grupul SAIC a susținut că documentele solicitate (planuri de investiții, aprobare, monitorizarea investițiilor și studii de fezabilitate pentru perioada 2020-2023 și previziuni privind vânzările) nu erau relevante pentru calcularea valorii subvenției în cursul perioadei de investigație, deoarece aceste documente nu conțineau elementele sau datele necesare pentru calcularea acestei valori. În plus, documentele solicitate fie erau deja disponibile în rapoartele anuale accesibile publicului, fie conțineau informații confidențiale referitoare la părți asupra cărora Grupul SAIC nu avea un control semnificativ și, prin urmare, nu au putut fi divulgate.

(358) Comisia nu a fost de acord cu Grupul SAIC și a considerat că informațiile care permit evaluarea naturii și a volumului investițiilor planificate în ceea ce privește POI sunt relevante în cadrul investigației nu numai pentru evaluarea riscului de prejudiciu important, ci și pentru evaluarea capacității de producție a POI. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(g) *Documente referitoare la raportul de prognoză pentru „creditele NEV" (a se vedea articolul 18 din măsura privind administrarea paralelă a creditelor pentru consumul mediu de combustibil al întreprinderilor și pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie)*

(359) Grupul SAIC a susținut că rapoartele de prognoză solicitate nu trebuiau să fie furnizate deoarece fie nu existau, fie erau legate de informațiile ulterioare perioadei de investigație și, prin urmare, verificarea lor nu era necesară. Prin urmare, Grupul SAIC a concluzionat că ar fi irelevant să se aplice articolul 28 în ceea ce privește acest element al investigației.

(360) Întrucât Comisia a considerat că nu a putut verifica aceste afirmații în cursul vizitelor de verificare la fața locului, afirmația potrivit căreia ar fi irelevant să se aplice articolul 28 în ceea ce privește acest aspect al investigației a fost respinsă.

(h) *Autorizații bancare, linii de credit*

(361) Comisia a subliniat că autorizațiile bancare furnizate nu acopereau toate băncile cu care entitățile Grupului SAIC se aflau într-o relație comercială și că modelul de chestionar referitor la autorizația bancară fusese modificat fără notificare prealabilă.

(362) Grupul SAIC a susținut că a modificat modelul pentru a include acceptările bancare și liniile de credit în domeniul de aplicare al autorizațiilor bancare și că, prin urmare, astfel de modificări ale modelului nu ar trebui în niciun fel considerate drept o reducere a domeniului de aplicare al autorizațiilor bancare, ci dimpotrivă. Grupul SAIC a susținut că informațiile solicitate au fost furnizate și că ele ar trebui să fie luate în considerare ca atare de către Comisie.

(363) Comisia a observat că unele entități din cadrul Grupului SAIC nu au raportat informații privind autorizațiile bancare, liniile de credit și conversiile creanțelor în acțiuni și că, prin urmare, nu primise informații esențiale relevante pentru aceste aspecte ale investigației. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(i) *Programe de granturi*

(364) Deși nu a negat primirea de granturi din partea GC, Grupul SAIC a susținut că nu este esențial să se utilizeze „*sumele individuale primite pentru fiecare grant, data primirii granturilor, descrierea granturilor, notificările guvernamentale corespunzătoare care specifică natura granturilor și alte informații necesare*" în scopul calculării valorii subvenției, deoarece sumele raportate se refereau la granturile primite pentru entități în ansamblu și nu doar la cele referitoare la POI. În plus, valoarea granturilor primite în cursul perioadei de investigație, astfel cum a fost raportată în tabele, putea fi reconciliată direct cu balanța de verificare și cu conturile din Cartea mare, în special cele privind veniturile neoperative și/sau veniturile din subvenții.

(365) Cu toate acestea, Comisia nu a fost, în consecință, în măsură să determine schemele de subvenții subiacente și valoarea granturilor primite în cursul perioadei de investigație și să stabilească dacă aceste granturi se refereau sau nu la active fixe. Comisia a respins afirmația potrivit căreia informațiile referitoare la granturi puteau fi verificate.

(j) *Drepturi de folosință asupra terenurilor (land use rights – LUR)*

(366) Grupul SAIC a susținut că drepturile de folosință asupra terenurilor nu au constituit unul dintre domeniile vizate de cererea Comisiei privind documentele subiacente. De asemenea, Comisia nu a avut întrebări legate de drepturile de folosință asupra terenurilor după vizitele de verificare, cu excepția a două entități în cazul cărora a fost transmis un răspuns la data de 21 februarie 2024.

(367) În cazul anumitor documente solicitate în timpul vizitelor de verificare, unele entități din cadrul Grupului SAIC au explicat că documentele solicitate datează din urmă cu unul sau două decenii și au fost deja arhivate sau că se referă la o parte terță asupra căreia nu aveau nicio autoritate. Prin urmare, Grupul SAIC a susținut că suma raportată pentru drepturile de folosință asupra terenurilor ar trebui considerată exactă și utilizată ca atare, iar Comisia nu ar trebui să aplice articolul 28. Comisia a considerat că solicitase acordurile inițiale, contractul de cumpărare și documentele justificative referitoare la aceste drepturi, în care figura prețul inițial plătit pentru ele, și a constatat, în mai multe cazuri, că informațiile primite erau incomplete și nu permiteau verificarea lor completă. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(k) *Obligațiuni și finanțare între societăți*

(368) Grupul SAIC a susținut că documentele referitoare la obligațiuni și la finanțarea între societăți nu au fost solicitate de Comisie. Grupul SAIC a remarcat că informațiile referitoare la titlurile garantate cu active (*asset backed securities* – ABS) nu erau solicitate în secțiunea chestionarului referitoare la furnizarea de finanțare preferențială de către băncile de susținere a politicilor statului și băncile comerciale deținute de stat și, prin urmare, a respins orice intenție de aplicare a articolului 28.

(369) Comisia a considerat că chestionarul solicită în mod specific informații privind finanțarea între societăți și, în special, privind obligațiunile. În primul rând, societăților implicate în furnizarea de capital li s-a solicitat să furnizeze un răspuns la chestionar; în al doilea rând, ABS reprezintă un tip de obligațiune pentru care au fost solicitate informații în chestionar. În plus, Comisia a constatat existența unor informații publice contradictorii în ceea ce privește societățile afiliate care nu au cooperat (a se vedea considerentul 320), ceea ce arată în mod clar că informațiile esențiale relevante pentru subvenții nu au fost divulgate; prin urmare, afirmația a fost respinsă.

(l) *Raportul agentului fiscal privind deducerile pentru cercetare și dezvoltare*

(370) Grupul SAIC a afirmat că rapoartele privind deducerile pentru cercetare și dezvoltare sunt întocmite în mod normal de agenții fiscali în conformitate cu instrucțiunile societăților; cu toate acestea, pregătirea lor nu este obligatorie și, prin urmare, cererea pentru obținerea unor astfel de rapoarte nu era aplicabilă. În plus, aceste rapoarte nu erau necesare sau esențiale pentru a verifica eventualele deduceri pentru cercetare și dezvoltare, deoarece prevalau sumele relevante declarate în declarația privind impozitul pe profit al întreprinderilor. Grupul SAIC s-a opus oricărei aplicări preconizate a articolului 28 din regulamentul de bază.

(371) Comisia a considerat că, astfel cum s-a constatat în cadrul unei vizite de verificare la fața locului, ocultarea informațiilor din cadrul unui raport al agentului fiscal privind deducerile pentru cercetare și dezvoltare, care permitea deducerea suplimentară a cheltuielilor de cercetare și dezvoltare, așa cum s-a întâmplat în cazul uneia dintre entități, nu poate fi considerată cooperare deplină. Întrucât nu a primit astfel de informații, care nu ar fi avut legătură cu produsul care face obiectul investigației, dar care erau ușor accesibile pentru Grupul SAIC, Comisia nu a fost în măsură să evalueze specificitatea schemei de reducere fiscală în cauză. În consecință, afirmația a fost respinsă.

3.3.3. *Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește Grupul Geely*

(372) În cursul investigației, Comisia a constatat că lipsa anumitor informații necesare a împiedicat investigația, și anume:

— s-a constatat că un furnizor al Grupului Geely a fost considerat ca fiind afiliat în sensul articolului 127 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei ([107]) și că această societate nu a transmis un răspuns la chestionar;

([107]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 343, 29.12.2015, p. 558).

— niciuna dintre societățile de finanțare ale Grupului Geely care au strâns fonduri pentru activitatea sa legată de BEV prin împrumuturi sindicalizate, facilități bancare bilaterale și titluri garantate cu active („*ABS*”), inclusiv titluri garantate cu active verzi, nu a furnizat un răspuns complet la chestionar;

— niciuna dintre societățile Grupului Geely nu a furnizat informații complete cu privire la natura programelor de granturi în cadrul cărora au primit sprijin, astfel cum s-a solicitat în chestionar;

— Grupul Geely nu a raportat toate proiectele în curs și viitoare legate de producția de BEV, astfel cum s-a solicitat în chestionar;

— o serie de producători efectivi de BEV din Grupul Geely nu au furnizat un răspuns complet la chestionar; în schimb, aceste entități au răspuns doar la secțiunile desemnate pentru furnizorii de materiale de producție, prin care nu au fost furnizate o mare parte a informațiilor așteptate în mod normal de la producători;

— de asemenea, Grupul Geely nu a prezentat Anexa IV – Autorizația bancară ca parte a răspunsului său la chestionar. În cele din urmă, grupul nu a furnizat informațiile privind drepturile de folosință asupra terenurilor deținute de societățile holding relevante pentru un producător-exportator din cadrul grupului.

(373) Prin urmare, la 23 aprilie 2024, Comisia a notificat Grupului Geely intenția sa de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile care nu au fost transmise. Comisia a invitat societatea să își prezinte observațiile.

(374) La 30 aprilie 2024, Grupul Geely a prezentat observații cu privire la intenția Comisiei de a aplica datele disponibile cu privire la informațiile menționate în considerentul 372 și în scrisoarea din 23 aprilie 2024.

(375) În primul rând, Grupul Geely a susținut că nu i se poate solicita să prezinte informații confidențiale de la un furnizor neafiliat căruia nu îi poate da instrucțiuni și că, în orice caz, Comisiei i s-au furnizat informații suficient de relevante. Grupul Geely nu deținea acest furnizor și nu avea nicio putere asupra activității sau a conducerii furnizorului său.

(376) Cu toate acestea, Comisia a observat că furnizorul în cauză și Grupul Geely au exercitat în comun activitatea unei societăți pentru a dezvolta, a produce și a vinde celule, module și ansambluri de baterii și, prin urmare, erau parteneri de afaceri recunoscuți din punct de vedere juridic. Prin urmare, aceștia sunt considerați afiliați în sensul articolului 127 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei, care, în conformitate cu instrucțiunile din chestionar și din corespondența ulterioară, justifică obligația legală de a transmite un răspuns la chestionarul privind subvențiile în calitate de parte afiliată. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

(377) În al doilea rând, Grupul Geely a susținut că nu era în măsură să furnizeze mai multe informații de la societățile de finanțare care au strâns fonduri pentru activitatea sa legată de BEV. Toate entitățile din Grupul Geely implicate în finanțarea BEV au transmis răspunsurile necesare în cadrul secțiunilor A și E din chestionarele inițiale. În plus, Grupul Geely a susținut că cererea este prea amplă, insuficient de precisă și nu este relevantă în mod direct pentru investigație.

(378) Cu toate acestea, prin intermediul surselor disponibile public, Comisia a constatat că o serie de titluri garantate cu active (inclusiv titluri garantate cu active verzi) aplicabile în cursul perioadei de investigație erau emise de cel puțin una dintre societățile Grupului Geely, pentru care grupul nu furnizase nicio informație nici chiar după trimiterea unei cereri specifice în acest sens, deși titlurile garantate cu active erau un tip de obligațiune pentru care au fost solicitate informații în chestionarul inițial. În consecință, afirmația Grupului Geely a fost respinsă.

(379) În al treilea rând, în ceea ce privește furnizarea de informații complete cu privire la natura programelor de granturi, Grupul Geely a explicat că natura și descrierea programelor de granturi puteau fi identificate aproape întotdeauna în extrasele bancare referitoare la plățile individuale aferente granturilor. În plus, Grupul Geely a explicat că informațiile suplimentare referitoare la programele de granturi, inclusiv temeiul juridic, nu se aflau în posesia sa și trebuiau solicitate din partea GC.

(380) Comisia a subliniat că, din informațiile limitate, atunci când acestea au fost disponibile în extrasul bancar, nu a fost în măsură să determine schemele de subvenții subiacente pentru programele de granturi în legătură cu produsul care face obiectul investigației. În același timp, astfel cum s-a menționat în considerentul 300, Comisia a observat că GC nu furnizase nicio informație cu privire la granturile *ad hoc* acordate grupurilor incluse în eșantion. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

(381) În al patrulea rând, în ceea ce privește lipsa raportării cu privire la unele proiecte legate de producția de BEV, Grupul Geely a fost de părere că proiectele în curs și viitoare, cum ar fi eventualele lansări de automobile noi, nu sunt legate de perioada de investigație și nu intră în domeniul de aplicare al prezentei investigații. Grupul Geely a subliniat, de asemenea, caracterul foarte confidențial și sensibil cu privire la piață al acestor informații.

(382) Comisia a subliniat că proiectele în curs și viitoare legate de producția de BEV au fost solicitate în chestionarul inițial, precum și în timpul verificărilor la fața locului, deoarece o serie de scheme de subvenții sunt legate de producția viitoare de BEV, iar o creștere preconizată a capacității de producție a BEV este relevantă pentru stabilirea unui risc de prejudiciu. În lipsa acestor informații complete, Comisia nu a fost în măsură să determine toate schemele de subvenții subiacente în legătură cu produsul care face obiectul investigației. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

(383) În al cincilea rând, în ceea ce privește faptul că producătorii efectivi de BEV din Grupul Geely nu au furnizat un răspuns complet la chestionar, Grupul Geely nu a considerat că aceste societăți sunt producători de BEV, întrucât vehiculele pe care le produc încă trebuie să treacă printr-o serie de inspecții și de teste. Grupul Geely a indicat, de asemenea, că a furnizat informații suplimentare referitoare la aceste societăți, astfel cum au solicitat serviciile Comisiei.

(384) Comisia a observat că, deși societățile au furnizat informațiile solicitate, transmiterea foarte tardivă a acestor informații a împiedicat-o să verifice exhaustivitatea și exactitatea lor. În special, ea nu a fost în măsură să valideze în mod adecvat furnizările anumitor factori de producție în raport cu volumul de producție și cu costurile de producție ale BEV, deoarece informațiile privind costurile furnizate de aceste societăți nu conțineau suficiente detalii, astfel cum li s-a solicitat în mod normal entităților producătoare în chestionarul Comisiei. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

(385) În ceea ce privește dispoziția din Anexa IV – Autorizația bancară, Grupul Geely a susținut că a prezentat o versiune consolidată a autorizațiilor bancare la momentul transmiterii răspunsurilor inițiale la chestionar. Comisia a revenit la documentul prezentat și a confirmat posibilitatea de utilizare a acestuia.

(386) În sfârșit, în ceea ce privește furnizarea informațiilor privind drepturile de folosință asupra terenurilor relevante pentru un producător-exportator din grup, Grupul Geely a indicat că drepturile de folosință asupra terenurilor legate de sediul central nu erau legate de producția și vânzările de BEV și erau irelevante și nesemnificative pentru investigație.

(387) Comisia a observat că sediul central este utilizat parțial pentru activitățile legate de BEV. Subvențiile legate de acest sediu central ar trebui, prin urmare, să fie alocate proporțional cu activitățile legate de BEV care au loc acolo, deși importanța acestora nu poate fi stabilită fără a dispune de informații de bază privind drepturile de folosință asupra terenurilor deținute. În consecință, afirmația grupului a fost respinsă.

3.3.4. *Aplicarea dispozițiilor articolului 28 alineatul (1) din regulamentul de bază în ceea ce privește Grupul BYD*

(388) La 8 decembrie 2023, Comisia a notificat Grupului BYD intenția sa de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile pe care Grupul BYD nu le-a furnizat și a invitat societatea să prezinte observații cu privire la aceasta. Grupul BYD a prezentat informațiile lipsă la 15 decembrie 2023.

(389) În cursul investigației, Comisia a constatat că Grupul BYD nu a dezvăluit relația sa cu (cel puțin) doi furnizori de materii prime utilizate în producția de baterii și că, prin urmare, aceste societăți nu au transmis un răspuns la chestionar. În plus, s-a constatat că ambii furnizori furnizau cantități semnificative de litiu, reprezentând peste 1 % din totalul achizițiilor de factori de producție de la societățile care au transmis un răspuns la chestionar. În plus, nu a fost transmisă nicio informație cu privire la furnizorii neafiliați către GC, în pofida faptului că chestionarul antisubvenție conținea dispoziții privind divulgarea furnizorilor neafiliați, și nu a fost furnizată nici Anexa IV – Autorizația bancară. Comisia a constatat că absența unor astfel de informații necesare a împiedicat investigația și accesul la informații referitoare la schemele relevante. Prin urmare, la 24 aprilie 2024, Comisia a notificat Grupului BYD intenția sa de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază în ceea ce privește informațiile care nu au fost transmise și a invitat societatea respectivă să prezinte observații.

(390) La 30 aprilie 2024, Grupul BYD a prezentat observații cu privire la intenția Comisiei de a aplica datele disponibile cu privire la informațiile menționate în considerentul 389.

(391) În primul rând, Grupul BYD a susținut că nu au fost prezentate informații cu privire la furnizorii afiliați de materii prime, deoarece chestionarul indica faptul că numai societățile afiliate implicate în *„producția de active fixe sau de factori de producție utilizați în procesul de producție al producătorului-exportator, cum ar fi factorii de producție enumerați în secțiunea E-3-3 de mai jos”* trebuie să transmită un răspuns la chestionar. Pe această bază, Grupul BYD a susținut că unii factori de producție nu au fost utilizați în procesul de producție al producătorului-exportator, ci în procesul de producție al producătorului de baterii din amonte.

(392) În plus, Grupul BYD a declarat că a prezentat GC o listă de furnizori pe baza aceluiași raționament (adică incluzând societățile afiliate implicate în producția de factori de producție utilizați în procesul de producție al producătorului-exportator) și că, prin urmare, unii dintre factorii de producție din secțiunea E-3-3 au fost utilizați în procesul de producție al producătorilor de baterii, și nu în procesul de producție al producătorului-exportator.

(393) Comisia a reamintit că, la 17 noiembrie 2023, a publicat o notă la dosar cu clarificări cu privire la societățile afiliate cărora li s-a solicitat să transmită un răspuns la chestionar, adăugând că societățile afiliate, *„indiferent dacă sunt afiliate producătorilor care vând pe piața internă sau pentru export”,* implicate în producția de active fixe sau de factori de producție, inclusiv de materii prime, de piese sau de componente care fac obiectul secțiunii E-3-3 din chestionar, *„utilizați în procesul de producție al entităților producătoare”*, aveau obligația de a transmite un răspuns la chestionar. Ținând cont de această clarificare, Comisia a considerat că societatea ar fi trebuit să prezinte instrucțiuni clare și complete privind structura societății și furnizorii săi, ceea ce ar fi declanșat obligația de a răspunde la chestionar în special pentru furnizorii de materii prime utilizate în producția de baterii. În plus, având în vedere nivelul de integrare verticală al Grupului BYD, Comisia a considerat că nu este posibil să se considere că procesul de producție a bateriilor este separat și independent de procesul de producție al producătorului-exportator. În consecință, afirmația a fost respinsă.

(394) Comisia a subliniat, de asemenea, că secțiunea E-3-3b din chestionar a explicat în mod clar că atât Comisiei, cât și GC ar fi trebuit să li se furnizeze o listă completă cu numele și datele de contact ale furnizorilor de piese și de materii prime în cursul perioadei de investigație. Chestionarul preciza, de asemenea, că, în cazul în care furnizorul nu este o societate afiliată, trebuia indicat *„furnizorul independent inițial al materialului în cauză”*. În plus față de instrucțiunile menționate anterior, Comisia a observat că, în lista de furnizori trimisă către GC, societatea inclusese deja unele nume de furnizori afiliați de materii prime utilizate în producția de baterii. Deși Comisia a recunoscut că Grupul BYD a trimis o listă de furnizori către GC, această listă a fost incompletă, deoarece nu includea niciun furnizor neafiliat, contrar cerințelor din secțiunea E-3-3b din chestionar, și nu includea nici furnizorii afiliați identificați de Comisie. Lipsa unor astfel de informații a împiedicat investigația, deoarece GC nu a avut posibilitatea de a îi contacta pe furnizorii din amonte respectivi în vederea furnizării unui răspuns la chestionar. În consecință, Comisia a respins afirmația.

(395) Grupul BYD a susținut că nu a prezentat formularele de autorizare bancară din anexa IV deoarece grupul a considerat că Comisia era în măsură să obțină informațiile solicitate prin examinarea informațiilor furnizate de societățile respective și, în special, prin intermediul Centrului de referință pentru credite al Băncii Populare a Chinei.

(396) Astfel cum se menționează în scrisoarea Comisiei din 24 aprilie 2024, formularele de autorizare bancară au fost considerate esențiale pentru colectarea de informații din partea GC cu privire la schemele de subvenții respective. Formularele de autorizare bancară au fost necesare pentru a primi date confidențiale referitoare la societăți de la diferitele bănci care au acordat împrumuturi Grupului BYD, informații care fuseseră solicitate de la GC. Fără aceste formulare, băncile nu erau în măsură să furnizeze Comisiei aceste informații prin intermediul GC, ceea ce a împiedicat investigația. În consecință, afirmația Grupului BYD a trebuit să fie respinsă.

(397) Grupul BYD a contestat faptul că unul dintre furnizorii săi afiliați de materii prime ar fi trebuit să furnizeze un răspuns la chestionar. Grupul a susținut că Comisia ar fi utilizat numitorul greșit pentru a calcula procentul din valoarea de achiziție și că societatea ar fi furnizat efectiv mai puțin de 1 % din totalul achizițiilor efectuate de societățile producătoare care au răspuns la chestionar. Grupul BYD a menționat, de asemenea, faptul că Comisia acordase o scutire furnizorilor de factori de producție reprezentând mai puțin de 1 % din achizițiile producătorilor de BEV. În plus, grupul a contestat utilitatea unui răspuns la chestionar, întrucât furnizorul în cauză furnizase doar o materie primă utilizată indirect în producția de baterii.

(398) Comisia a observat că procentul din valoarea de achiziție raportat de Comisie în anexa la scrisoarea sa în temeiul articolului 28 a fost calculat chiar de societatea respectivă și discutat cu echipa responsabilă de caz în cursul verificării la sediul societății. Această informație a fost, de asemenea, inclusă în raportul de misiune trimis societății. În plus, Comisia a recunoscut că a acordat o scutire furnizorilor de factori de producție care furnizau mai puțin de 1 % din valoarea de achiziție a producătorilor de BEV din Grupul BYD. Totuși, această decizie a fost luată pe baza informațiilor prezentate de grup pentru a-și justifica cererile de scutire. Comisia a observat că, în etapa de deschidere, nu au fost transmise informații privind furnizorii afiliați de materii prime și că, prin urmare, Comisia nu dispunea de informațiile subiacente necesare pentru a evalua dacă furnizorii afiliați de materii prime trebuiau să transmită un răspuns. În etapa de deschidere, în pofida instrucțiunilor clare furnizate în secțiunea E-3-3 din chestionar, Grupul BYD și-a limitat comunicarea informațiilor privind structura societății la piesele și componentele enumerate în prima parte a secțiunii E-3-3. În cele din urmă, Comisia a subliniat că lipsa unui răspuns la chestionar din partea furnizorilor afiliați de materii prime a împiedicat serviciile Comisiei să evalueze dacă furnizorii din amonte beneficiau de subvenții.

(399) Grupul BYD a contestat faptul că un alt furnizor din amonte ar fi trebuit să transmită un răspuns la chestionar, pe motiv că participația BYD era mai mică de 5 % în cursul unei părți a perioadei de investigație și că, prin urmare, furnizorul nu s-a calificat drept parte afiliată și pe motiv că, ținând cont de această participație limitată, informațiile solicitate nu erau deținute de Grupul BYD sau sub controlul acestuia și, prin urmare, nu puteau fi comunicate de Grupul BYD.

(400) Comisia a reamintit că, în cursul unei părți a perioadei de investigație, Grupul BYD deținea în continuare peste 5 % în cadrul furnizorului din amonte în cauză și că această relație nu a fost dezvăluită la începutul investigației, ci numai în cursul procesului de clarificare. În plus, având în vedere relația de afaceri existentă între cele două societăți, cele două părți păreau în mod clar afiliate în sensul articolului 127 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei. În consecință, afirmația a fost respinsă. Comisia a reafirmat faptul că, având în vedere importanța materiei prime furnizate în procesul de producție al Grupului BYD și volumul și valoarea achizițiilor efectuate de BYD de la furnizorul din amonte, și în măsura în care materia primă în cauză a fost inclusă, de asemenea, în secțiunea E-3-3 din chestionar, care prevede în mod explicit că furnizorii de materii prime afiliați trebuie să transmită un răspuns la chestionar, Comisia a considerat că Grupul BYD a cooperat doar parțial, prin reținerea unor informații relevante privind structura grupului și furnizorii săi la începutul investigației. Această concluzie este confirmată, de asemenea, de faptul că lista achizițiilor de la furnizori a fost prezentată doar în urma primei scrisori în temeiul articolului 28 menționate în considerentul 388. Articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază prevede că, în cazurile în care o parte interesată *„nu furnizează informațiile necesare [...], pot fi stabilite concluzii preliminare sau finale, pozitive sau negative, pe baza datelor disponibile”*. Lipsa unui răspuns la chestionar din partea furnizorilor de materii prime afiliați a împiedicat serviciile Comisiei să evalueze dacă furnizorii din amonte beneficiau de subvenții și dacă prețul de achiziție al unuia dintre principalii factori de producție utilizați în producția de baterii putea fi considerat ca fiind corespunzător unor condiții de concurență deplină.

3.3.5. *Observațiile prezentate de GC privind aplicarea preconizată a articolului 28 în cazul producătorilor-exportatori incluși în eșantion*

(401) La 30 aprilie 2024, GC a prezentat observații prin care a contestat intenția Comisiei de a aplica articolul 28 din regulamentul de bază și de a-și formula constatările pe baza datelor disponibile în ceea ce privește aspecte specifice referitoare la cei trei producători-exportatori incluși în eșantion.

(402) GC a susținut că Comisia nu numai că „*nu și-a rectificat abordarea ilegală cu privire la mai multe aspecte procedurale și de fond în acest caz, ci a ignorat, de asemenea, complexitatea industriilor implicate, numărul mare de societăți care fac parte din producătorii-exportatori incluși în eșantion care au furnizat un răspuns la chestionar în cazul respectiv, complexitatea presupuselor programe și termenele extrem de scurte acordate de Comisie pentru furnizarea volumului nejustificat de mare de informații solicitate societăților*". În acest sens, GC a susținut că Comisia a încălcat în mai multe privințe normele Organizației Mondiale a Comerțului („OMC") și regulamentul de bază al UE.

(403) În mod similar afirmațiilor formulate de Grupul SAIC (a se vedea considerentele 323-328 de mai sus), GC a susținut că aplicarea de către Comisie a articolului 28 din regulamentul de bază nu are un temei juridic suficient și este incompatibilă cu normele relevante ale OMC. GC a făcut referire la cereri de informații care nu fuseseră considerate „*necesare*" pentru identificarea presupuselor subvenții și, în special, pentru calcularea avantajului. Prin urmare, aceste afirmații, deja abordate în considerentele 323-328, au fost respinse.

(404) GC a susținut că Comisia a mărit în mod nejustificat sarcina producătorilor-exportatori chinezi în cadrul investigației prin: a) extinderea gamei de societăți afiliate cărora li s-a solicitat să furnizeze un răspuns la chestionar, b) extinderea cadrului presupuselor subvenții care fac obiectul investigației și al informațiilor solicitate și modificarea sau completarea continuă a listei de informații solicitate și c) impunerea unor termene foarte scurte, solicitând în același timp o cantitate nerezonabilă de informații. GC a recunoscut că, în mai multe cazuri, producătorii-exportatori incluși în eșantion nu au fost în măsură să furnizeze informațiile solicitate, dar a susținut că acest lucru s-a datorat sarcinii excesive care le fusese impusă de Comisie. În cele din urmă, GC a afirmat că „*concluzia Comisiei potrivit căreia întreprinderile incluse în eșantion nu au cooperat la investigație este, în mod evident, contrară principiului unei investigații echitabile și obiective prevăzut în normele OMC și în regulamentul antisubvenție de bază al UE*".

(405) Deși recunoaște că cei trei producători-exportatori incluși în eșantion cooperaseră într-o măsură diferită, Comisia a observat că GC nu a luat în considerare o serie de elemente, cum ar fi:

— numeroasele cereri de prelungire a termenelor care au fost acceptate de Comisie pentru a reduce presupusa sarcină pentru părțile care au cooperat,

— argumentul privind „confidențialitatea" și „secretul de afaceri", care i-ar fi împiedicat pe cei trei producători-exportatori incluși în eșantion să furnizeze informații complete. În special, toate grupurile au refuzat inițial să furnizeze informații referitoare la costul de producție, astfel încât Comisia a fost privată de informații esențiale referitoare la materialele de producție care i-ar fi permis o mai bună înțelegere a structurii costurilor și identificarea principalelor materiale de producție aferente BEV,

— lipsa de cooperare din partea mai multor furnizori afiliați (astfel cum se subliniază în secțiunea 3.3.2.2 de mai sus),

— furnizarea de informații subiacente incomplete fără nicio justificare (astfel cum se subliniază în secțiunea 3.3.2.3 de mai sus).

(406) Comisia a fost nevoită să trimită numeroase scrisori de clarificare celor trei producători-exportatori incluși în eșantion, invitându-i să furnizeze informațiile solicitate inițial; ea a încercat, de asemenea, să răspundă cererii lor de prelungire a termenelor cât mai mult posibil și chiar a fost de acord să ia în considerare informațiile furnizate după vizitele de verificare la fața locului, oferindu-le producătorilor-exportatori incluși în eșantion șansa de a completa informațiile care trebuiau furnizate. Cu toate acestea, Comisia a constatat că, în mai multe cazuri, entitățile care aparțin unuia dintre producătorii-exportatori incluși în eșantion au refuzat în mod deliberat echipei de investigație a Comisiei accesul la informații. Prin urmare, afirmația potrivit căreia producătorilor-exportatori incluși în eșantion li s-au impus în mod nejustificat sarcini excesive, care i-au împiedicat să coopereze, a fost respinsă.

3.4. Subvenții și programe de subvenționare în cazul cărora Comisia formulează constatări în cadrul prezentei investigații

(407) Pe baza informațiilor cuprinse în Memorandumul privind suficiența elementelor de probă, a avizului de deschidere și a răspunsurilor la chestionarele Comisiei, au fost investigate următoarele subvenții acordate de GC:

— Acordarea de finanțare preferențială și de credite direcționate de băncile de susținere a politicilor statului și de băncile comerciale deținute de stat (de exemplu, împrumuturi de politică, linii de credit, ordine de acceptare bancare, finanțare a exporturilor)

— Programe de granturi

— Granturi directe în numerar pentru producătorii de BEV și alte programe de sprijin conexe sub formă de măsuri de creditare în favoarea producătorilor de BEV

— Granturi pentru tehnologie, inovare și cercetare și dezvoltare

— Investiții de capital finanțate de stat sau stimulate în alt mod de guvern

— Furnizarea de bunuri și servicii de către guvern contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

— Acordarea de către guvern a drepturilor de folosință asupra terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

— Furnizarea de către guvern de baterii și de materii prime ale acestora (și anume ferofosfat de litiu) contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

— Venituri la care se renunță prin programe de scutire și reducere a impozitelor

— Reducerea impozitului pe profit pentru întreprinderile care utilizează tehnologii înalte și noi

— Deducerea preferențială înainte de impozitare a cheltuielilor de cercetare și dezvoltare

— Scutiri de TVA și reduceri ale taxelor la import pentru utilizarea echipamentelor și tehnologiei importate și reduceri de TVA pentru echipamentele produse pe plan intern

— Scutirea sau renunțarea la impozitele pe bunurile imobile și la taxele de utilizare a terenurilor

— Scutirea de plata impozitului pe consum, scutirea de plata taxei pe plăcuța de înmatriculare și alte subvenții în numerar pentru producătorii de BEV

— Amortizarea accelerată a instrumentelor și a echipamentelor utilizate de întreprinderile de înaltă tehnologie pentru dezvoltarea și producția de înaltă tehnologie

— Scutirea fiscală referitoare la dividendele distribuite între întreprinderile rezidente calificate

— Reducerea impozitului cu reținere la sursă pentru dividende de la întreprinderile chineze cu capital străin către societățile-mamă care nu sunt de origine chineză

— Reduceri ale taxelor la export

3.5. Finanțarea preferențială

3.5.1. *Instituții financiare care acordă finanțare preferențială*

(408) În conformitate cu informațiile furnizate de cele trei grupuri de producători-exportatori incluse în eșantion, 37 de instituții financiare situate pe teritoriul RPC le acordaseră finanțare. Astfel cum s-a menționat în considerentul 256, GC nu a transmis chestionarele instituțiilor financiare și nu a furnizat informații cu privire la acționarii instituțiilor financiare care au acordat împrumuturi societăților incluse în eșantion. Doar o singură bancă de stat a completat chestionarul specific, în pofida solicitării înaintate GC, care se referea la toate instituțiile financiare ce acordaseră împrumuturi societăților incluse în eșantion. Prin urmare, pe această bază, Comisia nu a fost în măsură să stabilească dacă acestea erau deținute de stat sau private.

3.5.1.1. Instituții financiare de stat acționând ca organisme publice

Standardul juridic

(409) Comisia a verificat dacă băncile de stat acționau ca organisme publice în sensul articolului 3 și al articolului 2 litera (b) din regulamentul de bază. Potrivit jurisprudenței relevante a OMC ([108]), un organism public este o entitate care „deține, exercită sau este învestită cu autoritate guvernamentală". O investigație efectuată de un organism public trebuie efectuată de la caz la caz, ținând seama în mod corespunzător de „caracteristicile și funcțiile esențiale ale entității în cauză", de „relația acestei entități cu guvernul" și de „mediul juridic și economic predominant în țara în care își desfășoară activitatea entitatea investigată". În funcție de circumstanțele specifice fiecărui caz, elementele de probă relevante pot include: (i) dovezi că „o entitate exercită, de fapt, funcții guvernamentale", în special atunci când astfel de dovezi „indică o practică susținută și sistematică"; (ii) elemente de probă privind „domeniul de aplicare și conținutul politicilor guvernamentale referitoare la sectorul în care își desfășoară activitatea entitatea care face obiectul investigației" și (iii) dovezi că un guvern exercită „un control semnificativ asupra unei entități și asupra comportamentului acesteia". Atunci când efectuează o investigație privind un organism public, o autoritate de investigație trebuie „să evalueze și să acorde atenția cuvenită tuturor caracteristicilor relevante ale entității" și să examineze toate tipurile de elemente de probă care pot fi relevante pentru evaluarea respectivă; în acest sens, ar trebui să se evite „concentrarea exclusivă sau nejustificată asupra unei singure caracteristici, fără a acorda atenția cuvenită altora care ar putea fi relevante".

(410) În special, jurisprudența OMC a precizat că ([109]): „*Ceea ce contează este dacă o entitate este învestită cu autoritate de a exercita funcții guvernamentale, mai degrabă decât modul în care se realizează acest lucru. Există multe moduri diferite în care guvernul, în sensul strict al cuvântului, ar putea conferi autoritate entităților. În consecință, pentru a demonstra că o astfel de autoritate a fost conferită unei anumite entități, pot fi relevante diferite tipuri de elemente de probă. Elementele de probă care arată că o entitate exercită, de fapt, funcții guvernamentale pot dovedi că aceasta deține sau a fost învestită cu autoritate guvernamentală, în special atunci când aceste elemente de probă indică o practică susținută și sistematică. Prin urmare, în opinia noastră, elementele de probă din care rezultă că un guvern exercită un control semnificativ asupra unei entități și a comportamentului acesteia pot dovedi, în anumite circumstanțe, că respectiva entitate deține autoritate guvernamentală și că ea exercită această autoritate în îndeplinirea funcțiilor publice. Cu toate acestea, subliniem faptul că, în afara unei delegări exprese a autorității într-un instrument juridic, existența unei simple legături oficiale între o entitate și guvern în sens restrâns este improbabil să fie suficientă pentru a constata deținerea autorității guvernamentale. Astfel, de exemplu, simplul fapt că un guvern este acționarul majoritar al unei entități nu demonstrează că un guvern exercită un control semnificativ asupra comportamentului entității respective sau, cu atât mai puțin, că guvernul a conferit acesteia o autoritate guvernamentală. Cu toate acestea, în anumite cazuri, dacă elementele de probă arată că indiciile formale ale controlului guvernamental sunt multiple și dacă există totodată elemente de probă potrivit cărora acest control a fost exercitat într-un mod semnificativ, atunci respectivele elemente de probă pot permite tragerea concluziei că entitatea în cauză exercită o autoritate guvernamentală*".

(411) Pentru a caracteriza în mod corespunzător o entitate drept organism public într-un anumit caz, poate fi relevant să se examineze „*dacă funcțiile sau conduita [entității] sunt de tipul celor clasificate în mod obișnuit ca fiind guvernamentale în ordinea juridică a membrului în cauză*" ([110]), precum și clasificarea și funcțiile entităților din cadrul membrilor OMC, în general. Astfel, pentru a stabili dacă o anumită entitate este sau nu este un organism public, poate fi relevant să se stabilească dacă funcțiile sau comportamentele sunt clasificate în mod obișnuit drept guvernamentale în ordinea juridică a membrului în cauză.

(412) Există multe moduri diferite în care guvernul, în sensul strict al cuvântului, ar putea conferi autoritate entităților. În consecință, pentru a demonstra că o astfel de autoritate a fost conferită unei anumite entități, pot fi relevante diferite tipuri de elemente de probă. Elementele de probă care arată că o entitate exercită, de fapt, funcții guvernamentale pot dovedi că aceasta deține sau a fost învestită cu autoritate guvernamentală, în special atunci când aceste elemente de probă indică o practică susținută și sistematică.

([108]) WT/DS379/AB/R US – *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China* (Taxe antidumping și compensatorii pentru anumite produse din China), Raportul Organului de apel din 11 martie 2011, DS 379, punctul 318. A se vedea și WT/DS436/AB/R, US – Carbon Steel (India) [SUA – Oțel carbon (India)], Raportul Organului de apel din 8 decembrie 2014, punctele 4.9-4.10, 4.17-4.20 și WT/DS437/AB/R, United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China (Statele Unite – Măsuri compensatorii aferente anumitor produse din China), Raportul organului de apel din 18 decembrie 2014, punctul 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R US – *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China* (Taxe antidumping și compensatorii pentru anumite produse din China), Raportul Organului de apel din 11 martie 2011, DS 379, punctul 318. A se vedea, de asemenea, WT/DS436/AB/R [SUA – Oțel carbon (India)], raportul organului de apel din 8 decembrie 2014, punctele 4.9-4.10, 4.17-4.20 și WT/DS437/AB/R (Statele Unite – Măsuri compensatorii aferente anumitor produse din China), raportul organului de apel din 18 decembrie 2014, punctul 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R US – *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China* (Taxe antidumping și compensatorii pentru anumite produse din China), Raportul Organului de apel din 11 martie 2011, DS 379, punctul 297.

(413) Elementele de probă din care rezultă că un guvern exercită un control semnificativ asupra unei entități și a comportamentului acesteia pot dovedi, în anumite circumstanțe, că respectiva entitate deține autoritate guvernamentală și că ea exercită această autoritate în îndeplinirea funcțiilor publice. Într-adevăr, proprietatea statului asupra unei entități, deși nu este un criteriu decisiv, poate servi, împreună cu alte elemente, drept element de probă. Cu toate acestea, existența unor simple legături formale între o entitate și guvern în sens restrâns este puțin probabil să fie suficientă pentru a stabili autoritatea guvernamentală. Astfel, de exemplu, simplul fapt că un guvern este acționarul majoritar al unei entități nu demonstrează, în sine, că un guvern exercită un control semnificativ asupra comportamentului entității respective sau, cu atât mai puțin, că guvernul i-a conferit acesteia o autoritate guvernamentală. Cu toate acestea, în anumite cazuri, dacă elementele de probă arată că indiciile formale ale controlului guvernamental sunt multiple și dacă există totodată elemente de probă potrivit cărora acest control a fost exercitat într-un mod semnificativ, atunci respectivele elemente de probă pot permite tragerea concluziei că entitatea în cauză exercită o autoritate guvernamentală.

(414) Obiectivul central al unei investigații efectuate de un organism public nu este acela dacă comportamentul despre care se pretinde că dă naștere unei contribuții financiare este legat în mod logic de o „funcție guvernamentală” identificată. În această privință, standardul juridic pentru determinările efectuate de organismele publice în temeiul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC nu prevede o legătură de un anumit grad sau de o anumită natură care trebuie să fie stabilită în mod necesar între o funcție publică identificată și contribuția financiară specifică în cauză. Mai degrabă, investigația relevantă depinde de entitatea implicată în acest comportament, de caracteristicile sale principale și de relația sa cu guvernul. Aceasta se concentrează asupra entității, spre deosebire de comportamentul despre care se presupune că generează o contribuție financiară, comportă faptul că un „guvern” (în sens restrâns) și un „organism public” au un „grad de similitudine sau suprapunere în ceea ce privește caracteristicile lor esențiale” – și anume, ambele au un caracter „guvernamental”.

(415) Natura comportamentului sau a practicilor unei entități poate constitui, cu siguranță, un element de probă relevant pentru o investigație efectuată de un organism public. Astfel, comportamentul unei entități – în special atunci când indică o „practică susținută și sistematică” – este unul dintre diferitele tipuri de elemente de probă care, în funcție de circumstanțele fiecărei investigații, pot clarifica caracteristicile esențiale ale unei entități și relația sa cu guvernul în sens restrâns. Cu toate acestea, evaluarea unor astfel de elemente de probă urmărește să răspundă la întrebarea centrală dacă entitatea însăși deține caracteristicile și funcțiile esențiale care ar putea să o califice drept organism public. De exemplu, relevante pentru evaluarea măsurii în care o entitate este un organism public în contextul băncilor comerciale deținute de stat (state-owned commercial banks, denumite în continuare „SOCB”) din China în cauza DS379 au inclus informații care arată că: (i) „[d]irectorii executivi ai sediilor centrale ale SOCB sunt numiți de guvern, iar [PCC] păstrează o influență semnificativă asupra alegerii lor” și (ii) SOCB „nu dispun încă de competențe adecvate în materie de gestionare a riscurilor și de analiză”. Aceste elemente de probă nu s-au limitat la activitatea de creditare a SOCB, în sine, ci s-au referit mai degrabă la caracteristicile organizatorice ale acestora, la structurile de autoritate decizională și la relația generală cu GC. Astfel, organul de apel al OMC („AB”) în cauza DS379 a observat că Departamentul de Comerț al Statelor Unite („USDOC”) a luat în considerare elemente de probă referitoare la comportamentul SOCB [„acordarea de împrumuturi”], dar aceasta în cadrul investigației sale privind caracteristicile esențiale ale acestor entități și relația lor cu GC. SOCB respective au exercitat funcții guvernamentale în numele guvernului chinez.

(416) În plus, AB a acordat, de asemenea, importanță faptului că guvernul în cauză nu a cooperat în cursul investigației. Într-adevăr, în cauza DS379, AB a confirmat constatarea USDOC potrivit căreia SOCB din investigația privind CFS Paper constituiau „organisme publice” pe baza următoarelor considerații: (i) deținerea aproape completă de către stat a sectorului bancar din China; (ii) articolul 34 din Legea privind activitățile bancare comerciale, care prevede că băncile sunt obligate *„să își desfășoare activitatea de creditare în funcție de necesitățile economiei naționale și ale dezvoltării sociale și sub îndrumarea politicilor industriale ale statului*”; (iii) elemente de probă care indică faptul că SOCB nu dispun încă de competențe adecvate în materie de gestionare a riscurilor și de analiză și (iv) faptul că, *„în cursul investigației [respective], [USDOC] nu a primit elementele de probă necesare pentru a documenta în mod cuprinzător procesul prin care au fost solicitate, acordate și evaluate împrumuturile pentru industria hârtiei*” ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R US – *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China* (Taxe antidumping și compensatorii pentru anumite produse din China), Raportul Organului de apel din 11 martie 2011, DS 379, punctul 349.

(417) Pentru a stabili dacă băncile deținute de stat dețin, exercită sau sunt învestite cu autoritate guvernamentală, Comisia a ținut seama în mod corespunzător de caracteristicile și funcțiile esențiale ale băncilor, de relația acestora cu guvernul și de mediul juridic și economic predominant în țara în care își desfășoară activitatea entitatea investigată. În această privință, Comisia a încercat să obțină informații despre deținerea în proprietate de către stat, precum și indicii formale ale existenței controlului guvernamental în băncile de stat. De asemenea, Comisia a analizat dacă controlul a fost exercitat în mod semnificativ, având în vedere cadrul normativ în vigoare. În acest scop, Comisia a trebuit să se bazeze parțial pe datele disponibile, din cauza, printre altele, a refuzului GC și al băncilor de stat de a furniza elemente de probă privind procesul decizional care condusese la acordarea împrumuturilor preferențiale, astfel cum se arată în considerentele 255-265.

(418) Pentru efectuarea acestei analize, Comisia a examinat mai întâi informațiile primite de la banca de stat care completase chestionarul specific.

3.5.1.2. Instituții financiare deținute de stat parțial cooperante

(419) O singură bancă de stat, și anume banca EXIM, a furnizat un răspuns la chestionar. În investigațiile anterioare ale AS, Comisia ([112]) a concluzionat deja că banca EXIM era un organism public. Comisia a concluzionat că o astfel de caracterizare pare în continuare valabilă, astfel cum reiese din analiza de mai jos.

3.5.1.3. Caracteristici și funcții esențiale ale băncilor deținute de stat

(420) Sectorul bancar chinez este dominat de bănci deținute de stat, pe baza funcțiilor lor primare specifice, denumite în mod tipic SOCB sau bănci cu atribuții de politică de stat (a se vedea considerentul 407).

(421) Întrucât statul menține controlul asupra băncilor deținute de stat prin canale multiple - pe lângă deținerea de acțiuni (analizate în secțiunea 3.5.1.4), acesta asigură, de asemenea, prezența structurilor partidului și influența acestora în instituțiile financiare și impune anumite tipuri de comportament comercial al băncilor prin intermediul unor măsuri de reglementare (a se vedea secțiunea 3.5.1.5) - acesta este în măsură să utilizeze resursele sectorului financiar în vederea atingerii obiectivelor sale de politică (a se vedea, de asemenea, considerentele 203-205), inclusiv obiectivul general de „*a promova dezvoltarea economiei de piață socialiste*”, astfel cum se prevede la articolul 1 din Legea bancară (a se vedea secțiunea 3.5.1.5 pentru o analiză mai detaliată a Legii bancare).

(422) În consecință, funcțiile de bază ale instituțiilor bancare, în special politicile lor de creditare, sunt concepute pentru a servi unor obiective politice, performanța economică a băncilor fiind subordonată cerințelor politicilor industriale ale GC. Cadrul juridic aplicabil și structura instituțională asigură, în acest sens, că ori de câte ori GC identifică priorități economice, de exemplu dezvoltarea sectorului BEV, fondurile necesare sunt canalizate cu prioritate către proiecte corespunzătoare prin intermediul sectorului financiar. În consecință, băncile deținute de stat îndeplinesc efectiv funcții guvernamentale, în măsura în care personalul lor cheie de conducere trebuie să fie afiliat la PCC și, prin urmare, loial în primul rând partidului, iar activitățile lor de bază trebuie să fie desfășurate ținând seama în mod corespunzător de obiectivele de politică stabilite de autoritățile guvernamentale.

3.5.1.4. Structura acționariatului, indicii formale și exercitarea controlului de către GC

(423) În ceea ce privește băncile de susținere a politicilor statului, în absența unui răspuns adecvat cu privire la acționarul principal al băncii EXIM (a se vedea considerentul 261), Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile. S-a constatat că Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. este o filială deținută integral de Administrația de stat pentru schimb valutar din China, care este deținută în proporție de 100 % de stat prin intermediul Băncii Populare a Chinei. Pe această bază și pe baza informațiilor furnizate în răspunsul la chestionar, Comisia a stabilit că GC deține, direct sau indirect, 100 % din acțiunile acestei instituții financiare.

(424) În ceea ce privește indiciile formale ale existenței controlului guvernamental în cazul băncii de stat cooperante, Comisia a calificat-o drept „instituție financiară de stat strategică”. În plus, comunicarea „Reglementări interimare privind consiliile de supraveghere ale unor instituții financiare de stat strategice” ([113]) prevede că: „*Instituțiile financiare de stat strategice menționate în prezentele reglementări se referă la băncile de susținere a politicilor statului, băncile comerciale, societățile de gestionare a activelor financiare, societățile de valori mobiliare, societățile de asigurări, etc., deținute de stat (denumite în continuare instituții financiare deținute de stat), ai căror membrii ai consiliului de supraveghere au fost desemnați de Consiliul de Stat*”.

([112]) Idem nota de subsol 12.

([113]) Decretul nr. 283 al Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineze.

(425) Consiliul de supraveghere al principalelor instituții financiare deținute de stat este numit în conformitate cu Regulamentul provizoriu privind consiliile de supraveghere ale instituțiilor financiare de stat strategice". În temeiul articolelor 3 și 5 din Reglementările interimare, Comisia a stabilit că membrii consiliului de supraveghere sunt desemnați de Consiliul de Stat și răspund în fața acestuia, ilustrând astfel controlul instituțional al statului asupra activităților comerciale ale băncilor de stat cooperante.

(426) În plus față de aceste indicii general aplicabile, Comisia a constatat următoarele în ceea ce privește banca EXIM. Banca EXIM a fost creată și funcționează în conformitate cu „Comunicarea privind înființarea Export-Import Bank of China" emisă de Consiliul de Stat, precum și în conformitate cu statutul băncii EXIM. Potrivit statutului său, conducerea băncii EXIM este numită direct de către stat. Consiliul de supraveghere este numit de către Consiliul de Stat în conformitate cu Regulamentul provizoriu privind consiliile de supraveghere ale instituțiilor financiare de stat strategice și cu alte legi și reglementări și răspunde în fața Consiliului de Stat.

(427) Statutul menționează, de asemenea, că comitetul de partid al băncii EXIM joacă un rol principal și politic de bază, pentru a se asigura că politicile și inițiativele majore ale partidului și statului sunt puse în aplicare de către banca EXIM. Conducerea partidului este integrată în toate aspectele guvernanței corporative.

(428) În statut se precizează, de asemenea, că banca EXIM este dedicată sprijinirii dezvoltării comerțului exterior și a cooperării economice, a investițiilor transfrontaliere, a inițiativei „O centură, un drum", precum și a cooperării în domeniul capacității internaționale și al fabricării de echipamente. Domeniul său de activitate include împrumuturile pe termen scurt, mediu și lung aprobate de stat și conforme cu politica de comerț exterior și cu politica de investiții externe („going out") ale acestuia, cum ar fi creditul la export, creditul la import, împrumuturile pentru inginerie contractate în străinătate, împrumuturile pentru investiții în străinătate, împrumuturile acordate de guvernul chinez pentru ajutor extern și împrumuturile la export acordate cumpărătorilor.

(429) În plus, în raportul său anual din 2022, EXIM Bank a declarat că „*apus în aplicare în mod ferm întreaga gamă de politici și măsuri subsecvente ale țării*" și că responsabilitățile sale includ „*punerea în aplicare cu conștiință a deciziilor Comitetului central al PCC și ale Consiliului de Stat*". Raportul anual preciza, de asemenea, că „*au fost adoptate măsuri multiple pentru a se asigura că industria prelucrătoare primește împrumuturi pe termen mediu și lung pentru a sprijini proiectele naționale*".

(430) În ceea ce privește SOCB, Comisia a observat că cele mai mari șase bănci reprezentau peste 40 % din activele totale ale sectorului financiar chinez până la sfârșitul anului 2022 ([114]). Cel puțin două dintre aceste șase SOCB, și anume ICBC și ABC, se numără printre instituțiile financiare care au acordat împrumuturi grupurilor de producători-exportatori incluse în eșantion în cadrul prezentei investigații (a se vedea considerentul 468). Statul deține o participație majoritară atât în ICBC ([115]), cât și în ABC ([116]). Pe lângă controlul celor mai mari SOCB, statul menține acțiuni semnificative într-o serie de alte SOCB, în care implicarea sa este mai adesea indirectă, de exemplu prin intermediul întreprinderilor de stat. Reprezentând aproximativ 20 % din totalul activelor sectorului bancar chinez în 2021, mai multe dintre aceste bănci deținute de stat, cum ar fi Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, se numără printre instituțiile financiare care au acordat împrumuturi grupurilor de producători-exportatori incluse în eșantion în cadrul prezentei investigații (a se vedea considerentul 468 pentru o listă completă), cu un grad variabil de participație a statului, variind de la aproximativ 3 % în cazul China Minsheng Bank ([117]) la peste 80 % pentru China Everbright Bank ([118]).

([114]) A se vedea, de exemplu, la adresa: https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) A se vedea ICBC, Raportul anual 2021, disponibil la adresa file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) A se vedea ABC, Raportul anual 2021, disponibil la adresa: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) A se vedea China Minsheng Bank (Banca Minsheng China), Raportul anual 2022, disponibil la adresa: 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, p. 94.

([118]) A se vedea China Everbright Bank, Raportul semestrial 2021; disponibil la adresa: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) De asemenea, Comisia a constatat că instituțiile financiare de stat și-au modificat statutul în 2017 pentru a spori rolul PCC la cel mai înalt nivel decizional al băncilor ([119]).

(432) Acest nou statut stipulează că:

— președintele Consiliului de administrație este aceeași persoană cu secretarul Comitetului de partid;

— rolul PCC este de a asigura și supraveghea implementarea de către bancă a politicilor și liniilor directoare ale PCC și ale statului, precum și de a juca un rol de lider și de selecție în numirea personalului (inclusiv a conducerii superioare); și

— opiniile Comitetului de partid sunt avute în vedere de Consiliul de administrație pentru luarea oricăror decizii majore.

(433) Considerentul 204 de mai sus oferă exemple specifice ale acestor modificări ale statutului asociațiilor în ceea ce privește ICBC și ABC.

3.5.1.5. Controlul semnificativ exercitat de GC

(434) De asemenea, Comisia a căutat informații care să dovedească dacă GC a exercitat sau nu un control semnificativ asupra comportamentului Băncii EXIM în ceea ce privește politicile sale de creditare și evaluările riscurilor pe care le-a aplicat atunci când a acordat împrumuturi industriei BEV. În acest sens au fost luate în considerare următoarele acte normative:

— articolul 34 din Legea RPC privind băncile comerciale (denumită în continuare „Legea bancară”);

— articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile (puse în aplicare de Banca Populară Chineză);

— Decizia nr. 40;

— Măsurile de punere în aplicare ale CBIRC, referitoare la chestiuni de autorizare administrativă, pentru băncile comerciale cu finanțare chineză [Ordinul nr. 1 al CBIRC (2017)] ([120]);

— Măsuri de punere în aplicare ale CBIRC referitoare la chestiuni de autorizare administrativă, pentru băncile cu finanțare externă [Ordinul nr. 4 al CBIRC (2015)] ([121]);

— Măsuri administrative privind calificările directorilor și ale funcționarilor superiori ai instituțiilor financiare din sectorul bancar [Ordinul nr. 3 al CBIRC (2013)]) ([122]);

— Planul de acțiune pe trei ani pentru îmbunătățirea guvernanței corporative a sectorului bancar și a sectorului asigurărilor (2020-2022) (*Three-year action plan for improving corporate governance of the banking and insurance sectors*) (CBIRC, 28 august 2020) ([123]);

— Comunicarea privind metoda de evaluare a performanței băncilor comerciale (CBIRC, 15 decembrie 2020);

— Comunicarea privind reglementările în materie de supraveghere referitoare la comportamentul marilor acționari ai instituțiilor bancare și de asigurări [CBIRC, (2021) nr. 43].

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

([120]) Modificat de CBIRC în ceea ce privește gestionarea capitalului băncilor comerciale (Decretul nr. 4 din 2023 al Administrației de Stat pentru Supraveghere și Administrare Financiară, promulgat la 26 octombrie 2023, cu efect de la 1 ianuarie 2024).

([121]) Modificată de CBIRC cu privire la autorizarea administrativă a băncilor cu finanțare externă (Decretul nr. 10 din 2019 al CBIRC din 26 decembrie 2019, în vigoare de la data promulgării).

([122]) Modificat de CBIRC în ceea ce privește aplicarea măsurilor de gestionare a riscurilor instituțiilor bancare și de asigurări (Decretul nr. 5 din 2023 al Administrației de Stat pentru Supraveghere și Administrare Financiară, promulgat la 27 decembrie 2023, cu efect de la 1 iulie 2024).

([123]) Documentul oficial de politică al CBIRC din 28 august 2020: Planul de acțiune pe trei ani pentru îmbunătățirea guvernanței corporative a sectorului bancar și a sectorului asigurărilor (2020-2022) (*Three-year action plan for improving corporate governance of the banking and insurance sectors*). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (link consultat ultima dată la 3 aprilie 2021).

(435) Analizând aceste documente de reglementare, Comisia a constatat că instituțiile financiare din RPC își desfășoară activitatea într-un mediu juridic general care le direcționează să se alinieze la obiectivele politicii industriale a GC, în special la Planul de dezvoltare a noii industrii energetice și de economisire a energiei (2012-2020), care prevede *„stimulente politice prin sprijinirea serviciilor financiare prin sisteme de gestionare a creditelor și de evaluare a împrumuturilor pentru a încuraja dezvoltarea unor industrii noi și de economisire a energiei”*, atunci când iau decizii financiare, după cum este elaborat mai jos.

(436) În ceea ce privește EXIM Bank, mandatul său de politică publică este stabilit în comunicarea privind înființarea EXIM Bank, care prevede că *„Principala sarcină a Băncii de Export-Import a Chinei este de a pune în aplicare politicile industriale naționale și politicile comerciale externe și de a oferi sprijin financiar politic pentru extinderea exportului de bunuri de capital, cum ar fi produsele mecanice și electrice și seturile complete de echipamente.”* ([124]), precum și în actul său constitutiv care prevede că *„Banca de export și de import din China este o bancă de politică deținută de stat, finanțată de stat, direct sub conducerea Consiliului de Stat”* ([125]).

(437) La nivel general, articolul 34 din Legea băncilor, care se aplică tuturor instituțiilor financiare care își desfășoară activitatea în China prevede că *„băncile comerciale își desfășoară activitatea de acordare de împrumuturi în funcție de necesitățile dezvoltării economiei naționale și dezvoltării sociale și sub îndrumarea politicii industriale de stat”*. *Cu toate că articolul 4 din Legea bancară stipulează că „în temeiul legii, băncile comerciale își desfășoară activitățile economice fără imixtiuni din partea oricăror unități sau persoane fizice. Băncile comerciale își asumă în mod independent răspunderea civilă cu întreaga lor proprietate ca persoană juridică”*, investigația a arătat că articolul 4 din Legea bancară se aplică sub rezerva articolului 34 din Legea bancară, adică atunci când statul stabilește o politică publică, băncile o pun în aplicare și urmează instrucțiunile statului.

(438) Pe lângă aceasta, articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile prevede că *„În conformitate cu politica de stat, departamentele relevante pot subvenționa dobânda împrumuturilor cu scopul de a promova creșterea anumitor sectoare industriale și dezvoltarea economică în anumite domenii”*.

(439) În mod similar, Decizia nr. 40 dă instrucțiuni tuturor instituțiilor financiare să ofere sprijin prin acordarea de credite în mod specific proiectelor „încurajate”. Astfel cum s-a explicat deja la punctul 3.1 și în mod mai detaliat în considerentele 210 și 211, proiectele industriei BEV aparțin categoriei de proiecte „încurajate”. Prin urmare, Decizia nr. 40 confirmă constatarea anterioară referitoare la Legea bancară, conform căreia băncile exercită o autoritate guvernamentală sub formă de operațiuni de credit preferențial. De asemenea, Comisia a constatat că NFRA are o amplă autoritate de aprobare asupra tuturor aspectelor legate de gestionarea tuturor instituțiilor financiare stabilite în RPC (inclusiv asupra instituțiilor financiare cu capital privat și străin), de exemplu ([126]):

— aprobarea numirii tuturor directorilor instituțiilor financiare, atât la nivelul sediilor centrale, cât și la nivelul sucursalelor locale. Aprobarea NFRA este necesară pentru recrutarea tuturor nivelurilor de conducere, de la cele mai înalte funcții până la directorii de sucursale, și include chiar și directorii numiți în sucursalele din străinătate, precum și directorii responsabili cu funcțiile de suport (de exemplu, directorii IT);

— o listă foarte lungă de aprobări administrative, inclusiv aprobări pentru înființarea de sucursale, demararea unor noi linii de activitate sau vânzarea de produse noi, modificarea statutului băncii, vânzarea a peste 5 % din acțiunile acesteia, majorări de capital, schimbări de sediu, schimbările formei de organizare etc.

(440) Legea bancară este obligatorie din punct de vedere juridic. Caracterul obligatoriu al planurilor cincinale și al Deciziei nr. 40 a fost stabilit mai sus, în secțiunea 3.5.1.5. Caracterul obligatoriu al documentelor normative ale NFRA derivă din competențele sale de autoritate de reglementare bancară. Caracterul obligatoriu al altor documente este demonstrat prin clauzele de supraveghere și evaluare pe care le conțin.

([124]) Disponibil la adresa: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html

([125]) Disponibil la adresa http://www. eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html

([126]) În conformitate cu Măsurile de punere în aplicare ale CBIRC, referitoare la chestiuni de autorizare administrativă, pentru băncile comerciale cu finanțare chineză [Ordinul nr. 1 al CBIRC (2017)], Măsurile de punere în aplicare ale CBIRC, referitoare la chestiuni de autorizare administrativă, pentru băncile cu finanțare din străinătate [Ordinul nr. 4 al CBIRC (2015)] și Măsurile administrative privind calificările directorilor și ale funcționarilor superiori ai instituțiilor financiare din sectorul bancar [Ordinul nr. 3 al CBIRC (2013)]. După înlocuirea CBIRC cu NFRA, măsurile de punere în aplicare nu au fost modificate.

(441) Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat adresează tuturor instituțiilor financiare chineze instrucțiuni în sensul de a oferi sprijin de tip credit numai pentru proiectele de investiții care fac parte din categoria încurajată și promite că se vor pune în aplicare și „*alte politici preferențiale pentru proiectele care fac parte din categoria de industrii încurajate*”. Pe această bază, băncile au obligația de a acorda sprijin de tip credit industriei BEV ca industrie încurajată.

(442) În plus, inclusiv deciziile din sectorul bancar comercial privat trebuie să fie supravegheate de către PCC și să rămână în conformitate cu politicile naționale. În fapt, unul dintre cele trei obiective generale ale statului în legătură cu guvernanța bancară este în prezent consolidarea autorității partidului în sectorul bancar și al asigurărilor, inclusiv în legătură cu aspectele operaționale și de gestionare din cadrul societăților. În acest sens, Planul de acțiune pe trei ani al CBIRC pentru perioada 2020-2022 furnizează instrucțiuni de „*a pune în aplicare în continuare spiritul întrupat în discursul programatic al Secretarului General Xi Jinping privind avansarea reformei guvernanței corporative a sectorului financiar*”. În plus, secțiunea II din plan își propune promovarea integrării organice a rolului de conducător al partidului în guvernanța întreprinderilor: „*vom face ca integrarea rolului de conducător al Partidului în guvernanța întreprinderilor să fie mai sistematică, mai standardizată și mai mult bazată pe proceduri. Aspectele principale de ordin operațional și de gestionare trebuie să fie discutate de comitetul de partid înainte de adoptarea unei decizii de către Consiliul de administrație sau de către personalul de conducere de nivel superior*”.

(443) De asemenea, GC a stipulat recent că inclusiv acționarii instituțiilor financiare trebuie să faciliteze exercitarea controlului GC prin intermediul cadrului de guvernanță corporativă al instituției, după cum urmează: „*Marii acționari ai instituțiilor bancare și de asigurări trebuie să sprijine instituțiile bancare și de asigurări în vederea creării unei structuri de guvernanță corporativă independente și solide, cu un sistem eficace de control și echilibru, precum și să încurajeze și să sprijine instituțiile bancare și de asigurări să asigure integrarea organică a conducerii partidului în guvernanța corporativă*” ([127]).

(444) În cele din urmă, criteriile NFRA de evaluare a performanței băncilor comerciale iau în considerare, în prezent, în mod specific felul în care instituțiile financiare „*deservesc obiectivele naționale de dezvoltare și economia reală*” și, în special, felul în care acestea „*deservesc industriile strategice și emergente*” ([128]).

(445) Prin urmare, Comisia a concluzionat că GC a creat un cadru normativ care trebuia respectat de către directorii și supraveghetorii băncii de stat cooperante, care sunt numiți de GC și răspund în fața GC. Prin urmare, GC s-a bazat pe acest cadru normativ pentru a exercita controlul în mod semnificativ asupra comportamentului băncii de stat cooperante, de fiecare dată când aceasta a acordat împrumuturi industriei BEV. Funcțiile de bază ale băncii deținute de stat se referă la sarcinile specifice atribuite de GC prin intermediul acestui cadru normativ, ceea ce a condus la transformarea GC în instrumentul de îndeplinire a funcțiilor guvernamentale.

(446) Comisia a urmărit, de asemenea, să identifice elemente de probă concrete ale exercitării controlului în mod semnificativ pe baza unor împrumuturi concrete furnizate producătorilor-exportatori incluși în eșantion. În răspunsul său la chestionar, banca de stat parțial cooperantă a explicat că utilizează un model de rating intern pentru a evalua bonitatea debitorilor pe baza datelor istorice privind neîndeplinirea obligațiilor de plată, inclusiv a indicatorilor calitativi și cantitativi, prin care debitorii sunt clasificați în funcție de amploarea probabilității lor de nerambursare. Banca EXIM a explicat în continuare că nu există nicio diferență de politică în ceea ce privește sectorul în care își desfășoară activitatea debitorul sau acționariatul acestuia și că modelul de evaluare se bazează pe piață.

(447) Astfel cum s-a indicat deja în considerentul 261, banca de stat parțial cooperantă a refuzat să furnizeze exemple concrete de evaluare a riscului de credit referitoare la societățile incluse în eșantion, pe motiv că informațiile solicitate sunt interne băncii și conțin informații comerciale confidențiale care nu pot fi divulgate, deși Comisia avea un acord scris din partea unora dintre societățile incluse în eșantion, prin care acestea renunțau la drepturile lor de confidențialitate. De asemenea, banca EXIM nu a răspuns la întrebările privind indicatorii calitativi și cantitativi utilizați pentru a clasifica debitorii în funcție de probabilitatea de nerambursare a acestora.

([127]) Articolul 13 din Comunicarea privind reglementările în materie de supraveghere referitoare la comportamentul marilor acționari ai instituțiilor bancare și de asigurări [CBIRC, (2021) nr. 43].

([128]) A se vedea *Notice on the Commercial banks performance evaluation method a CBIRC* (Comunicarea CBIRC privind metoda de evaluare a performanței băncilor comerciale), emisă la 15 decembrie 2020. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

(448) În cursul investigației, GC a făcut trimitere la interpretarea de către NPC a Legii bancare și la articolele 4, 5 și 41 din Legea bancară, susținând că băncile comerciale din China funcționează ca entități juridice independente care *„iau propriile decizii”*, *„fără interferențe din partea niciunei unități sau persoane fizice”* și că *„nicio entitate sau persoană nu poate constrânge o bancă comercială să acorde împrumuturi sau să ofere o garanție”*. În plus, GC a susținut că articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile nu sunt obligatorii, ci au doar un caracter orientativ.

(449) Astfel cum s-a explicat în considerentul 440, Comisia a considerat că Legea bancară chineză și Decizia nr. 40 au caracter obligatoriu. Cu toate acestea, constatările prezentei investigații, precum și constatările Comisiei din anchetele anterioare privind același program de subvenționare ([129]) nu confirmau afirmația potrivit căreia băncile nu ar ține cont de politicile și planurile guvernamentale atunci când iau decizii în materie de creditare. De exemplu, Comisia a constatat că cele trei grupuri de producători-exportatori incluși în eșantion au beneficiat de împrumuturi preferențiale la rate ale dobânzii sub nivelul pieței.

(450) Investigația a indicat că articolul 15 din Normele generale privind împrumuturile era aplicat efectiv, iar articolele 4, 5 și 41 din Legea bancară erau aplicabile sub rezerva articolului 34 din Legea bancară, mai precis atunci când statul stabilește o politică publică, băncile o pun în aplicare și urmează instrucțiunile statului. În fapt, în vreme ce articolele 4 și 5 din Legea bancară fac parte din capitolul I, care stabilește dispozițiile generale, articolul 34 face parte din capitolul IV, care stabilește normele de bază ce reglementează împrumuturile. La articolul 34, textul următor: *„băncile comerciale își desfășoară activitatea de creditare în funcție de necesitățile economiei naționale și de dezvoltarea socială, precum și sub îndrumarea politicilor industriale de stat”*, demonstrează că această dispoziție nu are un caracter orientativ, ci are mai degrabă un caracter obligatoriu și oferă băncilor instrucțiuni clare de a lua în considerare politicile industriale de stat în contextul desfășurării activității de creditare. În acest caz particular, astfel cum se menționează în considerentul 221, Planul de dezvoltare a noii industrii energetice și de economisire a energiei (2012-2020) indică în mod clar *„sistemele de gestionare a creditelor și de evaluare a împrumuturilor pentru a încuraja dezvoltarea industriilor noi și de economisire a energiei”*. Comisia a observat, de asemenea, că Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat adresează tuturor instituțiilor financiare chineze instrucțiuni în sensul de a oferi sprijin de tip credit numai pentru proiectele încurajate și promite că se vor pune în aplicare și *„alte politici preferențiale vizând proiectele care fac parte din categoria de industrii încurajate”*. Deși articolul 17 din aceeași decizie solicită băncilor să respecte principiile de credit bancar, Comisia nu a putut stabili în cursul investigației dacă această solicitare a fost pusă efectiv în aplicare. Dimpotrivă, s-au acordat împrumuturi producătorilor-exportatori indiferent de situația financiară și de bonitatea acestora. Această constatare nu este nouă și a fost deja făcută în cadrul investigațiilor anterioare ([130]).

(451) În cele din urmă, astfel cum se menționează în considerentele 442-444 de mai sus, faptul că toate aspectele operaționale și de gestionare majore ale băncii sunt revizuite de către partid, care este integrat în profunzime în structura corporatistă de guvernanță a băncilor, precum și faptul că performanța băncilor este evaluată în conformitate cu eforturile lor de a deservi întreprinderi strategice și emergente, cum ar fi industria BEV, arată, de asemenea, caracterul strict și obligatoriu al cadrului de reglementare în cadrul operațiunilor instituțiilor financiare.

(452) În lipsa unor elemente de probă concrete cu privire la evaluarea bonității, Comisia a analizat, prin urmare, mediul juridic general, astfel cum se menționează în considerentele 434-444 de mai sus, în combinație cu comportamentul băncii de stat cooperante în ceea ce privește împrumuturile acordate societăților incluse în eșantion. Acest comportament a contrastat cu poziția sa oficială, întrucât, în practică, banca EXIM nu acționa în baza unor evaluări aprofundate ale riscului prin raportare la piață.

(453) În cursul investigației, Comisia a constatat că au fost acordate împrumuturi celor trei grupuri de producători-exportatori incluse în eșantion la rate ale dobânzii mai mici sau apropiate de rata de bază a împrumuturilor (*Loan Prime Rate* – LPR), astfel cum a anunțat Centrul național de finanțare interbancară (*National Interbank Funding Center* – NIFC). LPR-ul a fost introdus la 20 august 2019 și înlocuiește rata de referință anterioară a băncii centrale (BPC - Banca Populară a Chinei) ([131]). Furnizarea de finanțare la rate inferioare sau apropiate de rata dobânzii fără risc a țării pe piața interbancară arată în mod clar că riscul nu a fost luat în considerare în mod adecvat. În absența cooperării din partea instituțiilor financiare sau a refuzului băncii EXIM de a furniza informații referitoare la grupurile incluse în eșantion, în pofida existenței unei autorizații bancare, Comisia a trebuit să utilizeze datele disponibile și, prin urmare, a concluzionat că împrumuturile au fost acordate indiferent de situația financiară și de riscul de credit real al societăților, astfel cum s-a stabilit în secțiunea 3.5.2.3 de mai jos. Prin urmare, împrumuturile au fost acordate la dobânzi sub nivelul dobânzilor de pe piață în raport cu dobânda corespunzătoare profilului de risc al producătorilor-exportatori incluși în eșantion.

([129]) A se vedea, de exemplu, cauza HRF, cauza privind anvelopele și cauza privind bicicletele electrice, citate în nota de subsol 12, respectiv în secțiunile 3.4.1.1.b și 3.5.1.1.

([130]) Ibidem nota de subsol 12

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

(454) În plus, în ceea ce privește în mod specific Banca EXIM, este incontestabil faptul că aceasta este o bancă de susținere a politicilor statului, care urmărește în mod direct politicile guvernamentale, după cum recunoaște ea însăși. Astfel cum s-a explicat pe site-ul său ([132]), EXIM este o bancă de susținere a politicilor statului, finanțată de stat și deținută de stat, aflată în mod direct sub conducerea Consiliului de Stat și dedicată, printre altele, sprijinirii comerțului exterior al Chinei și punerii în aplicare a strategiei de extindere a rolului său în lume.

(455) Pe această bază, Comisia a concluzionat că GC a creat un cadru normativ în ceea ce privește împrumuturile acordate industriilor încurajate, care trebuia respectat de către directorii și supraveghetorii băncii, care sunt desemnați de GC și răspund în fața GC. Acest cadru normativ nu lăsa nicio marjă de manevră directorilor și supraveghetorilor băncii în ceea ce privește opțiunea de a respecta sau de a nu respecta acest cadru în legătură cu producătorii-exportatori incluși în eșantion, punând astfel conducerea băncii respective într-o poziție de dependență.

(456) Prin urmare, GC s-a bazat pe cadrul normativ pentru a exercita controlul în mod semnificativ asupra comportamentului băncii de stat cooperante, de fiecare dată când aceasta a acordat împrumuturi industriei BEV.

(457) Astfel cum se explică în considerentul 434, Comisia a urmărit să identifice elemente de probă ale exercitării controlului în mod semnificativ pe baza unor împrumuturi concrete. Însă banca de stat cooperantă nu a furnizat anumite informații necesare, inclusiv evaluarea riscului de credit specific referitoare la societățile incluse în eșantion. În lipsa unor elemente de probă concrete privind astfel de evaluări ale riscului de credit, Comisia a analizat mediul juridic general aplicabil împrumuturilor acordate industriilor încurajate, printre care și industria BEV, în combinație cu comportamentul băncii de stat cooperante și a stabilit că banca nu a acționat pe baza unor evaluări aprofundate ale riscului de credit bazate pe piață.

(458) În plus, astfel cum se explică în considerentul 453, împrumuturile au fost acordate celor trei grupuri de producători-exportatori incluse în eșantion la rate ale dobânzii mai mici sau apropiate de rata de bază la împrumuturi, indiferent de situația financiară și de situația riscului de credit a acestora. Prin urmare, având în vedere profilul de risc al producătorilor-exportatori incluși în eșantion, descris în secțiunea 3.5.1.10 de mai jos, și faptul că, în conformitate cu analiza de risc efectuată de Comisie, producătorii-exportatori ar fi trebuit să primească un rating de credit B și, astfel, ar fi trebuit să plătească rate ale dobânzii semnificativ mai mari decât rata fără risc, Comisia a concluzionat că împrumuturile în cauză au fost acordate sub ratele pieței.

(459) Prin urmare, Comisia a concluzionat că GC a exercitat un control semnificativ asupra comportamentului băncii de stat cooperante în ceea ce privește politicile sale de creditare și evaluările riscurilor pentru industria BEV.

3.5.1.6. Concluzie privind instituțiile financiare de stat cooperante

(460) Comisia a stabilit că banca de stat parțial cooperantă a pus în aplicare cadrul juridic prezentat mai sus în exercitarea atribuțiilor guvernamentale în ceea ce privește sectorul BEV. Prin urmare, ea a acționat în calitate de organism public în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul de bază coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază și în conformitate cu jurisprudența relevantă a OMC.

3.5.1.7. Instituții financiare de stat necooperante

(461) Normele generale privind împrumuturile ([133]) promulgate în 1996 vizau reglementarea activităților legate în special de împrumuturi, prin promovarea unei dezvoltări socioeconomice specifice ([134]). În conformitate cu Decizia nr. 40 ([135]), GC intervine, de asemenea, în operațiunile de creditare ale entităților financiare prin desemnarea sectoarelor industriale care ar trebui să beneficieze de un acces privilegiat la credite și prin mandatarea instituțiilor financiare să țină seama de politicile statului industrial atunci când acordă împrumuturi.

([132]) A se vedea http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Normele generale privind împrumuturile promulgate de PBOC la 28 iunie 1996.
([134]) Articolul 1 din capitolul 1 din Normele generale privind împrumuturile promulgate de PBOC la 28 iunie 1996.
([135]) Decizia Consiliului de Stat privind promulgarea punerii în aplicare a dispozițiilor provizorii cu privire la promovarea restructurării industriale, 2 decembrie 2005, Guo Fa [2005] nr. 40.

(462) Rolul proeminent al considerentelor de politică de stat (în locul celor pur comerciale) pe care statul îl impune băncilor comerciale, în special instituțiilor financiare deținute de stat, în elaborarea strategiilor lor de creditare este, de asemenea, vizibil în Comunicarea MF privind metoda de evaluare a performanței băncilor comerciale, emisă la 15 decembrie 2020. Potrivit dispozițiilor comunicării, criteriile de evaluare a performanței băncilor comerciale trebuie să ia în considerare modul în care entitățile „*deservesc obiectivele naționale de dezvoltare și economia reală*", în special felul în care acestea „*deservesc industriile strategice și emergente*". Articolul 4 din comunicare prevede că „*evaluarea performanței băncilor comerciale oferă o garanție solidă și eficientă a punerii în aplicare a macropoliticilor naționale*" ([136]).

(463) Astfel cum se indică în secțiunea 3.3.1.1 de mai sus, niciuna dintre instituțiile financiare de stat care au acordat împrumuturi societăților incluse în eșantion, cu excepția băncii EXIM, nu a răspuns la chestionarul specific. Lista băncilor include: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145]), China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd. ([150]), Chong Hing Bank Limited ([151]), Huishang Bank Co., Ltd. ([152]), Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) și Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). GC nu a furnizat nici informații cu privire la acționarii băncilor, la structura de guvernanță a acestora sau la evaluarea riscurilor, nici exemple legate de împrumuturi specifice acordate industriei BEV.

(464) Prin urmare, în conformitate cu concluziile la care s-a ajuns în secțiunea 3.3.1.1, Comisia a decis să utilizeze datele disponibile pentru a stabili dacă aceste bănci de stat pot fi sau nu asimilate unor organisme publice.

([136]) A se vedea *Notice on the Commercial banks performance evaluation method* (Comunicarea privind metoda de evaluare a performanței băncilor comerciale), emisă de MF la 15 decembrie 2020. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) A se vedea Raportul anual pe 2022 al Băncii Beijing (aprilie 2023) https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf

([138]) A se vedea rezumatul raportului anual pe 2022 al Băncii Kunlun Co. Ltd https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf

([139]) A se vedea Raportul anual pe 2023 al Băncii Nanjing https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf

([140]) A se vedea lista BPC pe anul 2022 a băncilor din China importante în mod sistematic, disponibilă la adresa: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) A se vedea Raportul anual pe 2022 al Băncii Shanghai https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

([142]) A se vedea Raportul anual pe 2020 al Băncii Tianjin https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf

([143]) A se vedea raportul anual pe 2021 al Băncii China CITIC, disponibil la adresa: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) A se vedea China Everbright Bank, Raportul semestrial 2021; disponibil la adresa: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) A se vedea ICBC, Raportul anual 2021, disponibil la adresa file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) A se vedea China Merchants Bank (Banca Chineză a Comercianților), Raport anual pe 2022, p. 125, disponibil la adresa: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) A se vedea China Minsheng Bank (Banca Minsheng China), Raportul anual 2022, disponibil la adresa: 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, p. 94.

([148]) A se vedea Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders (Banca Ping An, pagina de gardă - Relații cu investitorii- Acționari principali), disponibilă la adresa: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) A se vedea Banca de Dezvoltare Shanhai Pudong, Raportul semestrial 2021; disponibil la adresa: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) A se vedea raportul anual de activitate pe 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

([153]) A se vedea raportul anual de activitate pe 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF

([154]) A se vedea raportul anual de activitate pe 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf

(465) Într-o investigație antisubvenție anterioară ([155]), Comisia a stabilit că băncile care acordaseră împrumuturi grupurilor de producători-exportatori incluși în eșantioanele din cadrul investigației erau deținute parțial sau integral de stat, fie în mod direct, fie prin persoane juridice aflate în proprietatea statului. Întrucât băncile nu au răspuns la chestionarul specific, Comisia a utilizat informații disponibile public, cum ar fi site-ul web al băncii, rapoartele anuale, informațiile disponibile în anuarele bancare sau pe internet. În conformitate cu constatările acestor investigații anterioare, documentul de lucru al serviciilor Comisiei ([156]) a confirmat că statul domină sectorul bancar ([157]) prin menținerea participațiilor de control în toate băncile comerciale deținute de stat, precum și prin faptul că este acționar majoritar într-o serie de bănci comerciale pe acțiuni, fie prin investiții directe efectuate de Huijin central, fie indirect prin intermediul altor entități juridice deținute de stat. Considerentul 468 de mai jos enumeră entitățile bancare raportate de producătorii-exportatori în care statul deține o participație majoritară. În absența unor modificări de la recentele investigații similare ([158]), toate instituțiile financiare deținute de stat care au furnizat finanțare producătorilor-exportatori incluși în eșantion au fost considerate ca fiind deținute parțial sau integral de stat sau de persoane juridice deținute de stat.

3.5.1.8. Concluzie privind toate instituțiile financiare de stat

(466) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a stabilit că toate instituțiile financiare chineze deținute de stat, care au acordat finanțare celor trei grupuri de producători-exportatori cooperanți incluse în eșantion, sunt organisme publice în sensul articolului 2 litera (b) coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază.

(467) În plus, chiar și în cazul în care instituțiile financiare de stat nu ar fi fost considerate organisme publice, Comisia a stabilit, pe baza acelorași informații, că acestea ar fi fost considerate a fi primit sarcini sau ordine din partea GC pentru a executa funcții care incumbă în mod normal autorităților publice, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază pentru aceleași motive, astfel cum se precizează în secțiunea 3.5.1.9 de mai jos. Prin urmare, comportamentul lor va fi atribuit GC în orice situație.

3.5.1.9. Instituții financiare private care au primit sarcini sau ordine din partea GC

(468) La fel ca în anchetele anterioare ([159]), Comisia a stabilit în cazul de față că următoarele bănci și instituții financiare private care își desfășoară activitatea în China au acordat împrumuturi grupurilor de producători-exportatori incluse în eșantion în cadrul investigației în cauză: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd.,

([155]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2018/1690 al Comisiei din 9 noiembrie 2018 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză [JO L 283, 12.11.2018, p. 1 (§210 și §211)].

([156]) Document de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială, 10 aprilie 2024, SWD(2024) 91 final (denumit în continuare „raportul China") – capitolul 6.3, Banking Sector (Sectorul bancar) p. 137, 144.

([157]) A se vedea, de asemenea, Chorzempa, M. și Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, martie 2023, p. 2; disponibilă la adresa: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Ibidem nota de subsol 12

([159]) A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/969 al Comisiei din 8 iunie 2017 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/649 al Comisiei de instituire a unei taxe antidumping definitive asupra importurilor de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză (JO L 146, 9.6.2017, p. 17) (denumit în continuare „cauza HRF"), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1690 al Comisiei din 9 noiembrie 2018 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1579 al Comisiei de instituire a unei taxe antidumping definitive și de percepere definitivă a taxei provizorii impuse la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/163 (JO L 283, 12.11.2018, p. 1) (denumit în continuare „cauza privind anvelopele"), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/2287 al Comisiei de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de folii convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză (JO L 458, 22.12.2021, p. 344) („cauza FCA") și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/776 al Comisiei din 12 iunie 2020 de instituire a unei taxe compensatorii definitive la importurile de anumite materiale țesute și/sau cusute din fibre de sticlă originare din Republica Populară Chineză și din Egipt (JO L 189, 15.6.2020, p. 33) (denumit în continuare „cauza MFS"), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/72 al Comisiei de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză (JO L 12, 19.1.2022, p. 34 („cauza CFO").

DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited și Yushan Bank (China) Co. În conformitate cu analiza corespunzătoare furnizată în secțiunea 3.5.1.8, s-a considerat că aceste bănci și instituții financiare private și-au desfășurat activitatea sub supravegherea CBRC și au primit sarcini sau ordine din partea GC. Întrucât nu au fost furnizate informații care să indice contrariul, Comisia a menținut aceeași concluzie în prezenta investigație.

(469) Comisia a analizat dacă aceste instituții financiare primiseră sarcini sau ordine din partea GC pentru a acorda subvenții sectorului BEV în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) subpunctul (iv) din regulamentul de bază.

(470) Potrivit organului de apel al OMC, transmiterea de „sarcini" are loc atunci când un guvern atribuie responsabilități unui organism privat, iar transmiterea de „ordine" se referă la situațiile în care guvernul își exercită autoritatea asupra unui organism privat ([160]). În ambele cazuri, autoritățile publice se folosesc de un organism privat ca agent pentru a efectua contribuția financiară și, „în majoritatea cazurilor, ar fi de așteptat ca sarcina sau ordinul adresat unui organism privat să implice o formă de amenințare sau de persuasiune" ([161]). În același timp, articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) nu permite membrilor să instituie măsuri compensatorii asupra unor produse „atunci când guvernul nu face decât să-și exercite prerogativele generale de reglementare" ([162]) sau atunci când intervenția guvernului „*poate avea sau nu un anumit rezultat doar pe baza unor circumstanțe concrete date și a exercitării liberei alegeri de către actorii de pe piața respectivă*" ([163]). Mai degrabă, adresarea de sarcini sau de ordine implică „*un rol mai activ al autorităților publice decât simple acte de încurajare*" ([164]).

(471) Potrivit observațiilor Comisiei, cadrul normativ privind industria, menționat la considerentele 434-442 de mai sus, se aplică tuturor instituțiilor financiare din RPC, inclusiv instituțiilor financiare aflate în proprietate privată. Pentru a ilustra acest lucru, Legea bancară și diferitele ordine ale CBIRC vizează toate băncile cu finanțare chineză și băncile cu capital străin gestionate de CBIRC.

(472) În plus, majoritatea contractelor de împrumut încheiate cu instituții financiare private au avut condiții similare cu cele ale contractelor cu băncile deținute de stat, iar ratele dobânzii la împrumuturile acordate de instituțiile financiare private erau similare cu ratele oferite de instituțiile financiare deținute de stat. Acest lucru arată că băncile respective acordă condiții de creditare preferențiale de facto în conformitate cu controlul GC asupra sectorului bancar.

(473) În absența oricăror informații divergente primite de la instituțiile financiare private, Comisia a concluzionat că, în ceea ce privește industria BEV, toate instituțiile financiare care își desfășoară activitatea în China sub supravegherea NFRA (inclusiv instituțiile financiare private) au primit sarcini sau ordine de la stat în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) prima liniuță din regulamentul de bază pentru a aplica politicile guvernamentale și a acorda împrumuturi la rate preferențiale industriei BEV ([165]).

3.5.1.10. Ratingurile de credit

(474) În cadrul investigațiilor antisubvenție anterioare, Comisia a stabilit deja că ratingurile de credit interne acordate societăților chineze nu erau fiabile, pe baza unui studiu publicat de Fondul Monetar Internațional ([166]), care arăta o discrepanță între ratingurile de credit chineze și cele internaționale. Într-adevăr, potrivit FMI, peste 90 % din

([160]) WT/DS/296 [DS296 Statele Unite ale Americii – Investigație privind taxa compensatorie pentru memorie dinamică cu acces aleatoriu (DRAMS) din Coreea], Raportul Organului de Apel din 21 februarie 2005, punctul 116.
([161]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 116.
([162]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 115.
([163]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 114 care este de acord cu Raportul grupului special, DS 194, punctul 8.31. în acest sens.
([164]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 115.
([165]) A se vedea cauzele citate mai sus la nota de subsol l12.
([166]) Documentul de lucru al FMI „Resolving China's Corporate Debt Problem" (Soluționarea problemei datoriilor societăților din China), de 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, octombrie 2016, WP/16/203.

obligațiunile chineze au primit ratinguri de la AA la AAA din partea agențiilor locale de rating. Această situație nu este comparabilă cu cea de pe alte piețe, cum ar fi UE sau Statele Unite ale Americii („SUA"). De exemplu, pe piața SUA, ponderea firmelor care se bucură de astfel de ratinguri foarte înalte este de sub 2 %. Prin urmare, agențiile chineze de rating înclină puternic spre punctajele de la vârful scalei de rating. Ele au scale de rating foarte largi și tind să grupeze obligațiuni cu riscuri de credit semnificativ diferite într-o singură categorie largă de rating ([167]). Potrivit analizei Bloomberg privind piața obligațiunilor din China 2021 ([168]), cinci agenții de rating locale din China domină piața obligațiunilor: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance și Golden rating de credit și aproximativ 90 % din obligațiuni au primit ratingul AAA din partea agențiilor locale de rating. Cu toate acestea, mulți dintre emitenți au primit un rating al emitentului la nivel mondial mai mic, de A și BBB, din partea S&P ([169]).

(475) În plus, agențiile străine de rating, cum ar fi Standard and Poor's și Moody's, aplică de obicei o creștere a ratingului de bază al emitentului, pe baza unei estimări a importanței strategice a firmei pentru guvernul chinez și a solidității oricărei garanții implicite, atunci când stabilesc ratinguri pentru obligațiunile chineze emise în străinătate ([170]).

(476) Pentru a completa această analiză, cauzele anterioare au arătat că autoritățile chineze își pot exercita, de asemenea, influența asupra pieței ratingurilor de credit.

(477) Potrivit informațiilor furnizate de GC în cauze anterioare, au existat 14 agenții de rating de credit active pe piața obligațiunilor din China, printre care 12 agenții de rating interne. În al doilea rând, intrarea pe piața chineză a ratingului de credit nu este liberă. Aceasta este, în esență, o piață închisă, deoarece agențiile de rating trebuie să fie aprobate de Comisia de reglementare a valorilor mobiliare din China (China Securities Regulatory Commission, denumită în continuare „CSRC") sau de PBOC înainte de a-și putea începe activitatea ([171]). La mijlocul anului 2017, BPC a anunțat că agențiile de rating de credit din străinătate vor putea să acorde ratinguri de credit unei părți a pieței obligațiunilor interne, în anumite condiții. Aceste agenții de rating de credit urmează însă scalele de rating chineze și, prin urmare, nu sunt comparabile cu ratingurile internaționale, astfel cum se explică în considerentul 475.

(478) În sfârșit, un studiu realizat în 2021 de Allianz Global Investors confirmă constatările Comisiei, afirmând că „*sistemul de rating de credit onshore al Chinei diferă de convențiile internaționale de rating. De exemplu, obligațiunile onshore cu rating AA + ar fi evaluate, de regulă, ca «risc ridicat» la scară internațională*" ([172]).

(479) În cele din urmă, OCDE a subliniat în 2022 că „*[d]eficiențele de pe piața ratingurilor de credit, inclusiv ratingurile exagerate și sistemele de avertizare deficitare împiedică dezvoltarea sănătoasă a pieței obligațiunilor*" ([173]).

(480) În plus, Comisia a stabilit, de asemenea ([174]), că sistemul chinez de rating de credit nu poate fi considerat ca fiind determinat exclusiv de forțele pieței și funcționează pe o bază denaturată.

(481) Având în vedere situația descrisă în considerentele 474-478, Comisia a concluzionat că ratingurile de credit chineze nu oferă o estimare fiabilă a riscului de credit al activului suport. Aceste ratinguri au fost, de asemenea, distorsionate de obiectivele de politică menite să încurajeze industriile strategice esențiale, cum este industria BEV.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. și Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry (Sunt ratingurile de credit chineze relevante? Studiu privind piața obligațiunilor și industria ratingurilor de credit din China), în: Journal of Banking & Finance (Jurnalul privind Finanțarea Bancară), p. 24.

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

([169]) China bond market insight 2021, nota de subsol 59, p. 31.

([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. și Neelakantan, U. (2017). „China's broken promises: why it is not a market-economy" (Promisiuni încălcate: motivul pentru care China nu este o economie de piață), Wiley Rein LLP, p. 68.

([171]) A se vedea nota de subsol 71 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/72 al Comisiei din 18 ianuarie 2022 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/2011 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de cabluri din fibre optice originare din Republica Populară Chineză.

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

([173]) A se vedea publicația OECD Economic Surveys (Studii economice ale OCDE): China, martie 2022, p. 34-35; disponibilă la adresa: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) A se vedea Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind distorsiunile semnificative din economia Republicii Populare Chineze în scopul investigațiilor în materie de apărare comercială, 10 aprilie 2024, SWD(2024) 91 final (denumit în continuare „raportul China") – capitolul 6, p. 156-160.

3.5.2. *Finanțare preferențială: împrumuturi*

3.5.2.1. Tipuri de împrumut

(1) Împrumuturi pe termen scurt și pe termen lung

(482) Comisia a stabilit că societățile din toate cele trei grupuri incluse în eșantion au utilizat diverse împrumuturi pe termen scurt și pe termen lung pentru a-și finanța activitățile. Aceste împrumuturi au fost utilizate în principal pentru operațiuni zilnice, nevoi de capital de lucru, proiecte speciale, investiții sau pentru a înlocui alte împrumuturi. Grupurile de producători-exportatori incluse în eșantion au utilizat, de asemenea, credite la export pe termen scurt și pe termen lung.

(2) Împrumuturi cu scopul specific de a înlocui alte împrumuturi (împrumuturi reînnoibile automat)

(483) În cursul investigației, Comisia a constatat că unul dintre grupurile incluse în eșantion a contractat împrumuturi cu scopul specific de a înlocui capitalul rambursat din împrumuturi la data scadenței cu capital nou din împrumuturi noi. Aceste credite reînnoibile automat sunt, în mod obișnuit, un semn al unor probleme de lichiditate ale împrumutatului și implică o mai mare expunere la risc a băncilor care le acordă. În conformitate cu constatările din investigațiile anterioare ([175]), Comisia a stabilit că, prin intermediul acestei practici, unele societăți ar putea să își reorganizeze datoriile, precum și să obțină fonduri în lipsa cărora nu ar fi în măsură să își îndeplinească obligațiile de rambursare, fapt care evidențiază, prin urmare, existența problemelor de rambursare a datoriilor.

(3) Finanțarea în scopul restructurării datoriei pe termen lung

(484) În cursul investigației, Comisia a constatat că anumite societăți incluse în eșantion au emis obligațiuni cu scopul specific de rambursare a datoriilor, și anume a împrumuturilor. Comisia a stabilit că, prin restructurarea datoriilor lor prin intermediul acestui instrument, unele societăți ar putea să își reorganizeze și să își amâne datoriile, precum și să obțină fonduri în lipsa cărora nu ar fi în măsură să își îndeplinească obligațiile de rambursare, fapt care evidențiază, prin urmare, existența problemelor de atragere a fondurilor.

(485) Utilizarea de obligațiuni în acest scop ridică semne de întrebare cu privire la capacitatea unei anumite societăți de a-și achita datoriile și, prin urmare, pune sub semnul întrebării nu numai disponibilitatea pe termen scurt a lichidităților pentru societatea respectivă, ci și solvabilitatea acesteia pe termen lung. Existența unor obligațiuni emise cu scopul rambursării de împrumuturi într-o anumită societate este, prin urmare, considerată un indiciu că societatea se află într-o situație financiară mai puțin favorabilă decât cea rezultată la o primă vedere din situațiile financiare și că exista un risc suplimentar legat de finanțarea sa pe termen scurt și pe termen lung.

3.5.2.2. Specificitate

(486) După cum s-a arătat în secțiunea 3.5.1.5, mai multe documente juridice, care vizează în mod expres întreprinderile din sector, transmite ordine instituțiilor financiare să acorde împrumuturi la rate preferențiale industriei BEV. Aceste documente demonstrează că instituțiile financiare oferă împrumuturi preferențiale numai unui număr redus de întreprinderi sau industrii care respectă politicile relevante ale GC. Comisia a considerat că referirile la industria BEV sunt suficient de clare, deoarece această industrie este identificată fie prin menționarea numelui, fie printr-o trimitere la produsul pe care îl fabrică sau la grupul industrial de care aparține.

([175]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/969 al Comisiei din 8 iunie 2017 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/649 al Comisiei de instituire a unei taxe antidumping definitive asupra importurilor de anumite produse plate laminate la cald din fier, din oțel nealiat sau din alte oțeluri aliate, originare din Republica Populară Chineză (JO L 146, 9.6.2017, p. 17) („cauza HRF"), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1690 al Comisiei din 9 noiembrie 2018 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1579 al Comisiei de instituire a unei taxe antidumping definitive și de percepere definitivă a taxei provizorii impuse la importurile de anumite anvelope pneumatice, noi sau reșapate, din cauciuc, de tipul celor utilizate pentru autobuze sau camioane, cu un indice de sarcină de peste 121, originare din Republica Populară Chineză și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/163 (JO L 283, 12.11.2018, p. 1) („cauza privind anvelopele") și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/776 al Comisiei din 12 iunie 2020 de instituire a unor taxe compensatorii definitive la importurile de anumite materiale țesute și/sau cusute din fibre de sticlă originare din Republica Populară Chineză și din Egipt (JO L 189, 15.6.2020, p. 33) („cauza privind MFS").

3.5.2.3. Calculul valorii subvenției

(487) Comisia a calculat valoarea subvenției care poate face obiectul unor măsuri compensatorii pe baza avantajului conferit beneficiarilor în cursul perioadei de investigație. Conform articolului 6 litera (b) din regulamentul de bază, avantajul pentru beneficiari este considerat a fi diferența dintre valoarea dobânzii plătite de societate pentru împrumutul preferențial și suma pe care societatea ar plăti-o pentru un împrumut comercial comparabil pe care l-ar fi putut obține pe piață.

(488) Astfel cum se explică în secțiunile 3.5.1 și 3.5.2 de mai sus, împrumuturile acordate de instituțiile financiare chineze reflectă o intervenție substanțială a guvernului și nu reflectă ratele dobânzii care ar fi în mod normal disponibile pe o piață funcțională.

(489) Grupurile de societăți incluse în eșantion erau diferite în ceea ce privește situația lor financiară generală. Fiecare dintre acestea a beneficiat de diferite tipuri de împrumuturi în cursul perioadei de investigație, cu variații în ceea ce privește scadența, garanțiile reale, garanțiile și alte condiții. Din aceste două motive, fiecare societate a beneficiat de o rată medie a dobânzii pe baza propriului pachet de împrumuturi primite.

(490) Comisia a evaluat în mod individual situația financiară a fiecărui grup de producători-exportatori inclus în eșantion, astfel încât să reflecte aceste particularități. În acest sens, Comisia a urmat metodologia de calcul a finanțării preferențiale prin împrumuturi stabilită în investigația antisubvenție privind foliile convertoare de aluminiu originare din Republica Populară Chineză, precum și în investigațiile antisubvenție privind produsele plate din oțel laminate la cald originare din RPC, investigațiile antisubvenție privind anvelopele originare din RPC, anumite materiale țesute și/sau cusute din fibre de sticlă originare din RPC și cablurile din fibre optice originare din RPC ([176]), explicată în considerentele de mai jos. Drept rezultat, Comisia a calculat avantajul obținut de pe urma practicilor de finanțare preferențială prin împrumuturi pentru fiecare grup de producători-exportatori inclus în eșantion, în mod individual, și a alocat acest avantaj produsului care face obiectul investigației.

(1) Grupul BYD

(491) Comisia a observat că grupul BYD a primit ratingul AAA acordat de către o agenție chineză de rating de credit în 2020. Având în vedere distorsiunile globale ale ratingurilor de credit chineze menționate în secțiunea 3.5.1.10, Comisia a concluzionat că acest rating nu este fiabil.

(492) După cum se menționează în considerentele 452-459, instituțiile financiare chineze creditoare nu au furnizat nicio evaluare a bonității. Prin urmare, pentru a stabili avantajul, Comisia a trebuit să evalueze dacă ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate BYD Group erau la nivelul pieței.

(493) Grupul BYD s-a prezentat într-o situație financiară în general profitabilă, cu o marjă de profit de aproximativ 6 %, conform propriilor sale conturi financiare. Grupul a utilizat datoria pe termen scurt și pe termen lung pentru a-și finanța operațiunile. Comisia a evaluat lichiditatea pe termen scurt și solvabilitatea pe termen lung a societății.

(494) În ceea ce privește lichiditatea pe termen scurt, Comisia a utilizat rata actuală. Această rată măsoară capacitatea societății de a plăti obligațiile pe termen scurt, inclusiv datoriile pe termen scurt.

(495) Lichiditatea curentă a societății a fost de 0,89 în 2021, a scăzut la 0,75 în 2022 și apoi a scăzut la 0,68 în perioada de investigație. În pofida ratingului AAA atribuit societății în 2020, activele curente ale societății nu erau, prin urmare, suficiente pentru a plăti obligațiile pe termen scurt. Acest fapt nu justifică un rating de credit ridicat, pentru care o societate ar trebui să prezinte o rată de cel puțin 2.

(496) Având în vedere acest indicator de lichiditate pe termen scurt, Comisia a concluzionat că societatea în cauză prezenta probleme de lichiditate pe termen scurt, ceea ce conduce la un profil de risc ridicat al debitorului.

([176]) JO L 458, 22.12.2021, p. 344 (considerentul 237) („cauza foliei din aluminiu") JO L 146, 9.6.2017, p. 17, considerentele 152-244 („cauza HRF"), JO L 283, 12.11.2018, p. 1, considerentul 236 („cauza anvelopelor"), JO L 189, 15.6.2020, p. 33, considerentul 300 („cauza MFS") și JO L 12, 19.1.2022 p. 75,, considerentul 294 („cauza CFO").

(497) Comisia și-a bazat evaluarea riscului de solvabilitate pe termen lung pe rata datoriei. Această rată măsoară capacitatea societății de a-și onora obligațiile în materie de datorii pe termen lung. Ea este utilizată de creditori și de investitorii în obligațiuni atunci când evaluează bonitatea societății.

(498) Rata datoriei măsoară valoarea pasivelor, în special a datoriei pe termen lung. Societatea a avut un raport datorii/capitaluri proprii ridicat, de 0,78, ceea ce indică faptul că societatea își finanțează activitatea prin îndatorare. Raportul între datorii și capitaluri proprii a crescut, de asemenea, în mod constant, de la 0,67 în 2021 la 0,78 în perioada de investigație, ceea ce indică faptul că societatea își finanțează din ce în ce mai mult activitatea în principal prin îndatorare. Cu cât este mai mare raportul dintre datorii și capitaluri proprii, cu atât este mai mare riscul financiar al societății, ceea ce înseamnă că societatea poate întâmpina dificultăți în ceea ce privește onorarea datoriilor sale existente.

(499) Prin urmare, având în vedere aspectele legate de lichiditate și solvabilitate descrise în considerentele 495-498, Comisia a considerat că societatea nu avea o situație financiară solidă și că prezenta un profil de risc ridicat pentru potențialii creditori și investitori.

(500) În plus, Comisia a analizat raportul datorii/capitaluri proprii al societăților individuale cu cea mai mare rată a beneficiilor financiare și a constatat că raportul dintre datorii și capitaluri proprii în 2022 a variat între 0,71 și 0,97.

(501) În lumina celor de mai sus și având în vedere distorsiunile globale ale ratingurilor de credit chineze menționate la punctul 3.5.1.10, Comisia a concluzionat că ratingul de credit AAA acordat Grupului BYD nu este fiabil.

(502) Comisia a considerat că situația financiară generală a grupului corespunde unui rating B, care nu se mai califică drept rating „investment grade".

(503) Pe baza datelor disponibile public cu privire la Bloomberg, Comisia a utilizat ca valoare de referință prima preconizată pentru obligațiunile emise de societăți cu rating B, care a fost aplicată ratei de referință la împrumuturi a BPC, sau după 20 august 2019, ratei de bază la împrumuturi anunțate de NIFC ([177]), pentru a determina rata pieței.

(504) Această marjă a fost determinată prin calcularea marjei de credit relative dintre indicii obligațiunilor corporative cu rating AA din SUA și cei ai obligațiunilor corporative cu rating B din SUA pe baza datelor Bloomberg pentru segmente industriale. Marja de credit relativă astfel calculată a fost apoi adăugată la rata de referință la împrumuturi a BPC sau, după 20 august 2019, la rata de bază la împrumuturi publicată de NIFC, la data acordării împrumutului ([178]) și pentru aceeași durată ca și împrumutul în cauză. Acest calcul a fost efectuat în mod individual pentru fiecare împrumut acordat grupului de societăți.

(505) În ceea ce privește împrumuturile în valută, are loc același fenomen de denaturare a pieței și de lipsă a ratingurilor de credit valabile, dat fiind faptul că aceste împrumuturi sunt acordate de aceleași instituții financiare chineze. Prin urmare, așa cum s-a constatat anterior, pentru a se stabili o valoare de referință adecvată au fost utilizate obligațiunile corporative cu rating B exprimate în valutele relevante și emise în cursul perioadei de investigație.

(2) Grupul Geely

(506) După cum se menționează în considerentele 452-459, instituțiile financiare de creditare chineze nu au furnizat nicio evaluare a bonității. Prin urmare, pentru a stabili avantajul, Comisia a trebuit să evalueze dacă ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate Grupului Geely erau la nivelul pieței.

(507) Grupul Geely a raportat o situație financiară profitabilă cu o marjă de profit de 3 % conform propriilor sale conturi financiare. Cu toate acestea, rentabilitatea a scăzut în comparație cu 2021. Rentabilitatea capitalului propriu al acestuia, care este capacitatea grupului de a transforma capitalul propriu în profit net, a scăzut de la 8 % în 2021 la 5 % la sfârșitul perioadei de investigație.

(508) Grupul Geely a utilizat datoria pe termen scurt și pe termen lung pentru a-și finanța operațiunile. Comisia a evaluat lichiditatea pe termen scurt și solvabilitatea pe termen lung a grupului.

([177]) A se vedea considerentul 453 de mai sus.

([178]) În cazul împrumuturilor cu dobândă fixă. Pentru împrumuturile cu dobândă variabilă, a fost luată în calcul valoarea de referință a ratei dobânzii aplicată de PBOC în cursul perioadei de investigație.

(509) În ceea ce privește lichiditatea pe termen scurt, grupul a prezentat o rată de lichidate curentă medie de 1,03 în cursul perioadei de investigație. Deși rata de lichiditate curentă este puțin peste 1, activele curente ale societății sunt suficiente pentru a plăti obligațiile pe termen scurt, ceea ce nu este suficient pentru a justifica un rating de credit ridicat, pentru care o societate ar trebui să prezinte o rată de cel puțin 2. Lichiditatea rapidă a societății a fost de 0,79 la sfârșitul PI, de 0,76 în 2022 și de 0,79 în 2021, în condițiile în care valoarea de referință a lichidității rapide este de cel puțin 1. De fapt, este posibil ca o societate cu o rată de lichiditate rapidă sub 1 să nu fie în măsură să își achite datoriile curente pe termen scurt. În cursul PA, lichiditatea imediată a societății a fost, în medie, de 0,4; prin urmare, societatea nu dispunea de lichidități suficiente pentru a-și plăti datoria pe termen scurt. Având în vedere indicatorii de lichiditate pe termen scurt, Comisia a concluzionat că societatea în cauză prezenta probleme de lichiditate pe termen scurt, ceea ce conduce la un profil de risc al debitorului.

(510) În ceea ce privește datoria pe termen lung, grupul Geely avea un grad de îndatorare ridicat, de 0,69, ceea ce înseamnă că 69 % din activele întreprinderii sunt finanțate prin îndatorare. Raportul între datorii și capitaluri a fost de 2,1 în 2021 și de 2,11 în 2022 și 2,22 la sfârșitul PI, ceea ce indică faptul că societatea își finanțează activitatea în principal prin îndatorare. Cu cât gradul de îndatorare și raportul între datorii și capitaluri sunt mai mari, cu atât riscul financiar al societății este mai ridicat. În plus, în cursul perioadei de investigație, una dintre societățile grupului (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) a încheiat un contract de conversie a creanțelor în acțiuni cu bănci deținute de stat, pentru a-și îmbunătăți structura datoriei. În baza unui astfel de acord, societatea ar putea converti în acțiuni o parte din datoria sa către băncile deținute de stat, reducând astfel datoriile din bilanțul său.

(511) În plus, Comisia a constatat că grupul Geely a contractat împrumuturi cu scopul specific de a înlocui împrumuturile. Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.5.2.1, existența creditelor reînnoibile automat este considerată un indiciu al riscurilor suplimentare legate de problemele de lichiditate.

(512) În mod similar, Comisia a constatat că grupul Geely a emis obligațiuni în scopul restructurării datoriei. În acest caz, astfel cum s-a explicat în secțiunea 4, Comisia a considerat că acesta este un semnal al unei situații financiare mai puțin favorabile decât ar sugera fișele financiare la primă vedere și că există un risc suplimentar legat de finanțarea sa pe termen scurt și pe termen lung.

(513) Comisia a observat că Grupul Geely a primit un rating AAA acordat de către o agenție chineză de rating de credit. Având în vedere distorsiunile globale ale ratingurilor de credit chineze menționate la punctul 3.5.1.10, Comisia a concluzionat că acest rating nu este fiabil.

(514) Comisia a considerat că situația financiară generală a grupului corespunde unui rating B. Potrivit definițiilor ratingului de credit ale Standard & Poor's, un debitor cu rating „B" este mai vulnerabil decât un debitor cu rating „BB", dar debitorul continuă să aibă capacitatea de a-și îndeplini angajamentele financiare. Cu toate acestea, existența unor condiții comerciale, financiare sau economice adverse poate afecta voința sau capacitatea debitorului de a-și onora angajamentele financiare. Prin urmare, această valoare de referință este considerată adecvată pentru a reflecta riscul suplimentar care decurge din utilizarea creditelor reînnoibile automat și a obligațiunilor emise în scopul restructurării datoriei.

(515) Prima preconizată pentru obligațiunile emise de societățile cu acest rating B a fost apoi aplicată la rata de referință la împrumuturi a BPC sau, după 20 august 2019, la rata de bază la împrumuturi anunțată de NIFC, pentru a determina rata pieței.

(516) Această marjă a fost determinată prin calcularea marjei de credit relative dintre indicii obligațiunilor corporative cu rating AA din SUA și cei ai obligațiunilor corporative cu rating B din SUA pe baza datelor Bloomberg pentru segmente industriale. Marja de credit relativă astfel calculată a fost apoi adăugată la rata de referință la împrumuturi a BPC sau, după 20 august 2019, la rata de bază la împrumuturi anunțată de NIFC, la data acordării împrumutului și pentru aceeași durată ca și împrumutul în cauză. Acest calcul a fost efectuat în mod individual pentru fiecare împrumut și leasing financiar acordat societății.

(517) În ceea ce privește împrumuturile din RPC exprimate în valută, are loc același fenomen de denaturare a pieței și de lipsă a ratingurilor de credit valabile, dat fiind faptul că aceste împrumuturi sunt acordate de aceleași instituții financiare chineze. Prin urmare, așa cum s-a constatat anterior, pentru a se stabili o valoare de referință adecvată au fost utilizate obligațiunile corporative cu rating B exprimate în valutele relevante și emise în cursul perioadei de investigație.

(3) Grupul SAIC

(518) După cum se menționează în considerentele 452-459 de mai sus, instituțiile financiare de creditare chineze nu au furnizat nicio evaluare a bonității. Prin urmare, pentru a stabili avantajul, Comisia a trebuit să evalueze dacă ratele dobânzilor pentru împrumuturile acordate Grupului Geely erau la nivelul pieței.

(519) SAIC Motor Corporation Limited a raportat la nivelul consolidat al grupului o situație financiară profitabilă cu o marjă de profit de 4 % conform propriilor sale conturi financiare. Cu toate acestea, rentabilitatea a scăzut în comparație cu 2021. Rata rentabilității capitalurilor proprii, care reprezintă capacitatea grupului de a transforma capitalul propriu în profit net, a scăzut de la 13 % în 2021 la 8 % la sfârșitul anului 2022.

(520) SAIC Motor Corporation Limited a utilizat datoria pe termen scurt și pe termen lung pentru a-și finanța operațiunile. Comisia a evaluat lichiditatea pe termen scurt și solvabilitatea pe termen lung a grupului.

(521) În ceea ce privește lichiditatea pe termen scurt, grupul a prezentat un raport curent mediu de 1,07 în 2022. Deși rata de lichiditate curentă este puțin peste 1, activele curente ale grupului sunt suficiente pentru a plăti obligațiile pe termen scurt, ceea ce nu este suficient pentru a justifica un rating de credit ridicat, pentru care o societate ar trebui să prezinte o rată de cel puțin 2. Lichiditatea rapidă a societății a fost de 0,87 în 2022 și de 0,97 în 2021, în condițiile în care valoarea de referință a lichidității rapide este de cel puțin 1. De fapt, este posibil ca o societate cu o rată de lichiditate rapidă sub 1 să nu fie în măsură să își achite datoriile curente pe termen scurt. În 2022, lichiditatea imediată a grupului a fost, în medie, de 0,4. Prin urmare, grupul nu dispunea de lichidități suficiente pentru a-și plăti datoria pe termen scurt. Având în vedere indicatorii de lichiditate pe termen scurt, Comisia a concluzionat că grupul în cauză prezenta probleme de lichiditate pe termen scurt, ceea ce conduce la un profil de risc al debitorului.

(522) În ceea ce privește datoria pe termen lung, SAIC Motor Corporation Limited avea la nivelul consolidat al grupului un grad de îndatorare ridicat, de 0,66, ceea ce înseamnă că 66 % din activele grupului sunt finanțate prin îndatorare. Raportul între datorii și capitaluri a fost de 1,79 în 2021 și de 1,94 în 2022, ceea ce indică faptul că societatea își finanțează activitatea în principal prin îndatorare. Cu cât gradul de îndatorare și raportul între datorii și capitaluri sunt mai mari, cu atât riscul financiar al societății este mai ridicat. În plus, în perioada 2009-2015, doi dintre producătorii-exportatori ai grupului [SAIC Maxus Automotive Company Limited și Nanjing Automobile (Group) Corporation] au încheiat patru tranzacții de conversie a creanțelor în acțiuni cu bănci deținute de stat, pentru a-și îmbunătăți structura datoriilor. În baza unui astfel de acord, societățile ar putea converti în acțiuni o parte din datoria lor către băncile deținute de stat, reducând astfel datoriile din bilanțul lor. În plus, în 2017, SAIC Motor Corporation Limited a beneficiat de o injecție de capital care a implicat, printre altele, instituții financiare deținute de stat, ceea ce a avut din nou un impact pozitiv asupra structurii datoriei grupului. Deși aceste evenimente au avut loc înainte de perioada de investigație, ele au avut un efect structural de durată asupra bilanțului.

(523) În plus, Comisia a constatat că grupul a contractat împrumuturi cu scopul specific de a înlocui împrumuturile. Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.4.2.1, existența creditelor reînnoibile automat este considerată un indiciu al riscurilor suplimentare legate de problemele de lichiditate.

(524) Comisia a observat că SAIC Motor Corporation Limited a primit un rating AAA acordat de către o agenție chineză de rating de credit. Având în vedere distorsiunile globale ale ratingurilor de credit chineze menționate la punctul 3.4.1.9, precum și situația financiară a grupului astfel cum este descris mai sus, Comisia a concluzionat că acest rating nu este fiabil.

(525) Comisia a considerat că situația financiară generală a grupului corespunde unui rating B. Potrivit definițiilor ratingului de credit ale Standard & Poor's, un debitor cu rating „B" este mai vulnerabil decât un debitor cu rating „BB", dar debitorul continuă să aibă capacitatea de a-și îndeplini angajamentele financiare. Cu toate acestea, existența unor condiții comerciale, financiare sau economice adverse poate afecta voința sau capacitatea debitorului de a-și onora angajamentele financiare. Prin urmare, această valoare de referință este considerată adecvată pentru a reflecta riscul suplimentar care decurge din utilizarea creditelor reînnoibile automat și a obligațiunilor emise în scopul restructurării datoriei.

(526) Această marjă a fost determinată astfel prin calcularea marjei de credit relative dintre indicii obligațiunilor corporative cu rating AA din SUA și cei ai obligațiunilor corporative cu rating B din SUA pe baza datelor Bloomberg pentru segmente industriale. Marja de credit relativă astfel calculată a fost apoi adăugată la rata de referință la împrumuturi a BPC sau, după 20 august 2019, la rata de bază la împrumuturi anunțată de NIFC, la data acordării împrumutului și pentru aceeași durată ca și împrumutul în cauză. Acest calcul a fost efectuat în mod individual pentru fiecare împrumut și leasing financiar acordat societății.

(527) În ceea ce privește împrumuturile din RPC exprimate în valută, are loc același fenomen de denaturare a pieței și de lipsă a ratingurilor de credit valabile, dat fiind faptul că aceste împrumuturi sunt acordate de aceleași instituții financiare chineze. Prin urmare, așa cum s-a constatat anterior, pentru a se stabili o valoare de referință adecvată au fost utilizate obligațiunile corporative cu rating B exprimate în valutele relevante și emise în cursul perioadei de investigație.

3.5.2.4. Concluzie privind acordarea de finanțare preferențială: împrumuturi

(528) Comisia a stabilit că toate grupurile de producători-exportatori incluse în eșantion au beneficiat de finanțare preferențială prin împrumuturi în cursul perioadei de investigație. Având în vedere existența unei contribuții financiare, a unui avantaj pentru producătorii-exportatori și a specificității, Comisia a considerat finanțarea preferențială prin împrumuturi drept subvenție care poate face obiectul unor măsuri compensatorii.

(529) Ratele de subvenționare stabilite în legătură cu finanțările preferențiale prin împrumuturi care au fost acordate în cursul perioadei de investigație grupurilor de societăți incluse în eșantion s-au ridicat la:

Finanțare preferențială: împrumuturi

Denumirea societății	Rata de subvenționare
Grupul BYD	0,16 %
Grupul Geely	0,81 %
Grupul SAIC	1,38 %

3.5.3. *Finanțare preferențială: alte tipuri de finanțare*

3.5.3.1. Linii de credit

(a) Referințe generale

(530) Scopul unei linii de credit este de a stabili o limită pentru împrumuturi pe care societatea o poate utiliza în orice moment pentru a-și finanța operațiunile curente, astfel încât finanțarea capitalului de lucru devine flexibilă și disponibilă imediat atunci când este necesar. Contractele de linie de credit acordate grupurilor incluse în eșantion se referă la diferitele forme de finanțare aflate la dispoziția societăților care semnează astfel de contracte, care acoperă toate tipurile de finanțare pe termen scurt, cum ar fi împrumuturile pe termen scurt, acceptările bancare, acreditivele etc. În plus, potrivit literaturii financiare, liniile de credit predomină, de asemenea, în majoritatea cazurilor, în economiile de piață. De exemplu, acestea reprezintă peste 80 % din finanțarea bancară acordată întreprinderilor publice din SUA ([179]). În plus, în Canada, unde acceptările bancare reprezintă o datorie directă și necondiționată a băncii acceptante (așa cum este cazul în China), băncile ar accepta în mod normal numai acceptarea bancară de la debitori corporativi care au o linie de credit stabilită cu banca respectivă ([180]). Prin urmare, Comisia a considerat că, în principiu, toate finanțările pe termen scurt ale societăților incluse în eșantion, cum ar fi împrumuturile pe termen scurt, ordinele de acceptare bancare etc., ar trebui să fie acoperite de un instrument constând într-o linie de credit.

([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) Constatările investigației

(531) Comisia a stabilit că instituțiile financiare chineze au furnizat linii de credit fiecăruia dintre grupuri incluse în eșantion în conjuncție cu acordarea de finanțare. Acestea au constat în acorduri-cadru, conform cărora banca a permis societăților incluse în eșantion să utilizeze diverse instrumente de datorie, cum ar fi împrumuturile pentru capitalul circulant, ordinele de acceptare bancare și alte forme de finanțare comercială, în limitele unei anumite sume maxime.

(532) Astfel cum s-a menționat în considerentul 530 de mai sus, orice finanțare pe termen scurt ar trebui să fie acoperită de o linie de credit. Prin urmare, Comisia a comparat cuantumul liniilor de credit aflate la dispoziția societăților cooperante în cursul perioadei de investigație cu cuantumul finanțării pe termen scurt utilizate de societățile respective în aceeași perioadă, pentru a stabili dacă finanțarea pe termen scurt a fost acoperită în totalitate printr-o linie de credit. În cazurile în care cuantumul finanțării pe termen scurt a depășit limita liniei de credit, Comisia a majorat cuantumul liniei de credit existente cu cuantumul utilizat efectiv de producătorii-exportatori în plus față de această limită a liniei de credit.

(533) În condiții normale de piață, liniile de credit ar fi supuse unui așa-numit comision de „contractare" sau de „angajament", pentru a compensa costurile și riscurile băncii la deschiderea unei linii de credit, precum și unui „comision de reînnoire" perceput anual pentru reînnoirea valabilității liniilor de credit ([181]). Aceste taxe acoperă costurile administrative, cum ar fi costul prelucrării cererii și al efectuării controalelor de securitate, dar și costurile care decurg din cerințele prudențiale impuse băncilor, deoarece capitalul angajat în cadrul unei linii de credit diminuează ratele de capital ale băncii, pe care aceasta trebuie să le mențină pentru a se asigura împotriva riscurilor sistemice. Cu toate acestea, Comisia a stabilit că toate grupurile de societăți incluse în eșantion beneficiau de linii de credit acordate fără comisioane. Prin urmare, a fost conferit un avantaj grupurilor de societăți anchetate, în sensul articolului 6 litera (d) din regulamentul de bază.

(c) Specificitate

(534) Astfel cum se menționează în considerentul 210, în conformitate cu Decizia nr. 40, instituțiile financiare trebuie să ofere sprijin de tip credit industriilor încurajate.

(535) Comisia a considerat că, întrucât liniile de credit sunt intrinsec legate de toate tipurile de finanțare pe termen scurt acordate societăților incluse în eșantion, acestea ar trebui considerate o formă de sprijin financiar preferențial din partea instituțiilor financiare pentru industriile încurajate, cum ar fi sectorul CFA. Astfel cum se specifică la punctul 3.1 de mai sus, sectorul CFA se numără printre industriile încurajate și, prin urmare, este eligibil pentru orice sprijin financiar posibil.

(d) Calculul valorii subvenției

(536) În conformitate cu articolul 6 litera (d) punctul (ii) din regulamentul de bază, Comisia a considerat avantajul acordat beneficiarilor drept diferența dintre suma plătită de aceștia cu titlu de comision pentru deschiderea sau reînnoirea liniilor de credit acordate de instituțiile financiare chineze și suma pe care ar plăti-o pentru o linie de credit comercial obținută la o valoare nedistorsionată pe piață.

(537) Niciuna dintre societățile incluse în eșantion nu a plătit un comision pentru linia sa de credit. În mod similar, Comisia nu a identificat niciun comision pentru linia de credit în cadrul investigațiilor anterioare. Dimpotrivă, singurul caz în care un producător-exportator inclus în eșantion a plătit un comision pentru linia de credit a vizat o societate care a obținut linii de credit de la două bănci al căror sediu central era stabilit într-o altă jurisdicție financiară decât RPC și care, prin urmare, a făcut obiectul unor comisioane, astfel cum este practica obișnuită de pe pieţele financiare mondiale ([182]). Informațiile disponibile publicului par să sugereze că, în unele cazuri sunt percepute taxe pentru liniile de credit în cazul societăților din China ([183]), dar nivelul acestor comisioane nu a putut fi găsit. Prin urmare, Comisia nu a avut altă opțiune decât să caute o taxă de referință adecvată în afara Chinei. Ratele pentru comisionul de contractare și pentru taxa de reînnoire au fost astfel stabilite la 1,75 % și, respectiv, 1,25 % în raport cu datele accesibile publicului larg ([184]).

([181]) A se vedea, de exemplu: 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_Contingent-Credit_AJS.pdf (nyu.edu), https://www.business.hsbc.uk/-/media/library/business-uk/pdfs/156-business-banking-price-list.pdf .

([182]) A se vedea cauza privind anvelopele, considerentul 297.

([183]) A se vedea exemplul Bank of China: Linia de credit 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/ consultată la 29 aprilie 2024.

(538) În principiu, comisionul de contractare și comisionul de reînnoire sunt plătibile pe bază de sumă forfetară la momentul deschiderii unei noi linii de credit sau, respectiv, al reînnoirii unei linii de credit existente. Cu toate acestea, în scopul calculării, Comisia a luat în considerare liniile de credit care fuseseră deschise sau reînnoite înainte de perioada de investigație, dar care erau disponibile pentru grupurile incluse în eșantion în cursul perioadei de investigație, precum și liniile de credit care au fost deschise în cursul perioadei de investigație.

3.5.3.2. Ordin de acceptare bancar

(a) Referințe generale

(539) Ordinele de acceptare bancare sunt un produs financiar menit să dezvolte o atitudine mai activă pe piața monetară internă prin extinderea facilităților de credit. Acestea reprezintă o formă de finanțare pe termen scurt care ar putea „*reduce costurile de finanțare și crește eficiența capitalului*" emitentului ([185]). În plus, după cum declară BPC pe site-ul său internet, „*ordinul de acceptare bancar poate garanta stabilirea și executarea contractului dintre cumpărător și vânzător, precum și promovarea randamentului capitalului prin intervenția Băncii Populare a Chinei*" ([186]). În plus, pe site-ul său, Banca DBS promovează ordinele de acceptare bancare ca mijloc de a „*îmbunătăți capitalul de lucru prin amânarea plăților*" ([187]). Condițiile generale pentru emiterea și utilizarea acceptărilor bancare sunt stabilite în Legea privind instrumentele negociabile din Republica Populară Chineză ([188]).

(540) Comisia a stabilit deja în cadrul investigațiilor anterioare că ordinele de acceptare bancare sunt utilizate în mare măsură ca mijloc de plată în tranzacțiile comerciale, înlocuind astfel un ordin de plată, facilitând astfel cifra de afaceri în numerar și capitalul circulant al emitentului ([189]).

(541) Într-adevăr, ordinele de acceptare bancare pot fi utilizate doar pentru a deconta operațiunile comerciale reale, iar emitentul trebuie să prezinte elemente de probă suficiente în acest sens, de exemplu, printr-un acord de vânzare/cumpărare, prin factură și ordin de livrare etc. Ordinele de acceptare bancare pot fi utilizate ca mijloc standard de plată în cadrul contractelor de achiziție, împreună cu alte mijloace, cum ar fi remiterea sau ordinul de plată.

(542) Ordinul de acceptare bancar este emis de solicitant (emitentul, care este, de asemenea, cumpărătorul în cadrul operațiunii comerciale subiacente) și este acceptat de o bancă. Prin acceptarea ordinului, banca acceptă să efectueze plata necondiționată către beneficiar/purtător a sumei specificate în ordin, la data indicată (data scadenței).

(543) În general, ordinele de acceptare bancare conțin lista tranzacțiilor acoperite de valoarea ordinului cu indicarea termenului de plată convenit cu furnizorul și data scadenței ordinului de acceptare bancar.

(544) Comisia a stabilit de asemenea că ordinele de acceptare bancare sunt emise în cadrul unui acord privind ordinele de acceptare bancare care specifică identitatea băncii, a furnizorilor și a cumpărătorului, obligațiile băncii și ale cumpărătorului, și care detaliază cuantumul pentru fiecare furnizor, termenul de plată convenit cu furnizorul și scadența ordinului de acceptare bancar.

(545) Comisia a stabilit, de asemenea, că acordurile privind liniile de credit clasifică, în general, ordinele de acceptare bancare drept o posibilă utilizare a limitei de finanțare, împreună cu alte instrumente financiare pe termen scurt, cum ar fi împrumuturile de capital circulant.

(546) În funcție de condițiile stabilite de fiecare bancă, este posibil ca emitentului să i se ceară să depună o mică sumă într-un cont special, să își asume un angajament și să plătească un comision de acceptare. În orice caz, emitentul este obligat să transfere valoarea integrală a ordinului de acceptare bancar în contul prevăzut în acest sens până cel târziu la data scadenței ordinului de acceptare bancar.

([185]) A se vedea site-ul web al Băncii Populare Chineze: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Ibidem.
([187]) A se vedea site-ul web al 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]) A se vedea cauza GFF, considerentele 359-370, cauza foliei din aluminiu, considerentele 334-356 și cauza CFO, considerentele 358-370.

(547) După acceptarea de către bancă, emitentul autorizează ordinul de acceptare bancar și îl transferă beneficiarului plății, care este și furnizorul tranzacției comerciale subiacente, cu titlu de plată a facturii. În consecință, obligația de plată a cumpărătorului (emitentului) către furnizor (beneficiar) este anulată. O nouă obligație de plată a cumpărătorului este creată față de banca acceptantă pentru aceeași sumă (emitentul are obligația de a efectua plata în numerar către bancă înainte de scadența ordinului de acceptare bancar). Acest lucru a fost confirmat inclusiv de GC în cursul vizitei de verificare în cadrul unei investigații anterioare ([190]), și anume că, odată ce societatea plătește furnizorului prin ordinul de acceptare bancar, acesta nu mai are o obligație față de furnizor, ci față de bancă, întrucât cel care a solicitat emiterea ordinului de acceptanță bancar va trebui să plătească integral băncii suma datorată la scadență. Prin urmare, emiterea de ordine de acceptare bancare are ca efect înlocuirea obligației emitentului față de furnizor printr-o obligație către bancă.

(548) Scadența ordinelor de acceptare bancare variază în funcție de condițiile stabilite de fiecare bancă și poate ajunge până la un an.

(549) Beneficiarul (sau purtătorul) ordinului de acceptare bancar are trei opțiuni înainte de scadență:

— să aștepte până la scadență pentru a primi plata integrală în numerar a valorii nominale a ordinului de la banca acceptantă;

— să autorizeze ordinul de acceptare bancar, mai precis să-l utilizeze ca mijloc de plată pentru datoriile sale față de alte părți; sau

— să actualizeze ordinul de acceptare bancar cu banca acceptantă sau cu o altă bancă și să obțină încasările în numerar în schimbul plății unei rate de actualizare.

(550) Data emiterii ordinului de acceptare bancar corespunde, în general, termenului de plată convenit cu furnizorul, dar poate fi, de asemenea, o dată anterioară sau ulterioară termenului de plată. Investigația a constatat că, în ceea ce privește societățile incluse în eșantion, data emiterii a fost, în general, data termenului de plată convenit cu furnizorul sau o dată anterioară acesteia și, în unele cazuri, chiar și după termenul de plată. Comisia a stabilit că scadența ordinelor de acceptare bancare ale societăților incluse în eșantion este, în majoritatea cazurilor, între 1 și 12 luni după data scadentă a facturii.

(551) În ceea ce privește tratamentul contabil al ordinelor de acceptare bancare, acestea sunt recunoscute ca datorii față de bancă în conturile emitenților, adică producătorii-exportatori incluși în eșantion. Centrul de referință pentru credite al Băncii Populare Chineze (*Credit Reference Center of the People's Bank of China* – „CRCP") recunoaște ordinele de acceptare bancare drept „*credite nedecontate*" acordate de bănci la același nivel ca împrumuturile, acreditivele sau creditele comerciale. De asemenea, trebuie remarcat faptul că CRCP este alimentat de instituțiile financiare, care acordă diferite tipuri de împrumuturi, și că aceste instituții financiare au recunoscut astfel ordinele de acceptare bancare ca fiind datorii față de ele. În plus, acordurile de acceptare bancară colectate în cursul investigației prevăd că, în cazul în care cumpărătorul nu efectuează plata integrală la data expirării ordinelor de acceptare bancare, banca va considera suma neplătită ca un împrumut întârziat datorat băncii.

(552) Prin urmare, din punctul de vedere al numerarului, instrumentul acordă în fapt emitentului un termen de plată amânat, deoarece plata efectivă în numerar a valorii tranzacției are loc la scadența ordinului de acceptare bancar, și nu în momentul în care acesta ar fi fost nevoit să își plătească furnizorul. În absența unui astfel de instrument financiar, emitentul ar utiliza fie propriul său capital de lucru, care are un cost, fie ar contracta un împrumut pentru capital de lucru pe termen scurt la o bancă pentru a-și plăti furnizorii, acesta având, de asemenea, un cost. De fapt, plătind cu ordine de acceptare bancare, emitentul utilizează bunurile sau serviciile furnizate pentru o perioadă cuprinsă între 1 lună și 1 an, dar fără a plăti numerar în avans și fără a suporta vreun cost.

(553) Ca o ilustrare a utilizării ordinelor de acceptare bancare ca substitut al împrumuturilor pe termen scurt, Comisia a stabilit că unele societăți incluse în eșantion aveau foarte puține împrumuturi. Cu toate acestea, ordinele de acceptare bancare emise de aceste societăți în cursul perioadei de investigație au reprezentat o parte semnificativă a pasivelor lor. De exemplu, două dintre societățile din grupul SAIC au avut foarte puține împrumuturi, însă acceptările bancare restante la sfârșitul perioadei de investigație au reprezentat aproximativ 20 % din datoriile lor curente.

([190]) A se vedea cauza MFS, considerentul 381.

(554) În condiții normale de piață ([191]), ca instrument financiar, ordinele de acceptare bancare ar implica un cost de finanțare pentru emitent. Investigația a arătat că toate societățile incluse în eșantion au utilizat ordine de acceptare bancare în cursul perioadei de investigație și au plătit doar un comision pentru serviciile de acceptare furnizate de bancă, care a fost în general de 0,05 % din valoarea nominală a ordinului ([192]). Cu toate acestea, niciuna dintre societățile incluse în eșantion nu a suportat cheltuieli pentru finanțarea prin intermediul ordinelor de acceptare bancare prin amânarea plății în numerar a bunurilor livrate și a prestării de servicii. Prin urmare, Comisia a considerat că societățile care fac obiectul investigației au beneficiat de finanțare sub formă de ordine de acceptare bancare pentru care nu au suportat nicio cheltuială.

(555) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat că sistemul de acceptare bancară instituit în RPC a oferit tuturor producătorilor-exportatori incluși în eșantion o finanțare gratuită a operațiunilor lor curente, care a conferit un avantaj care putea face obiectul unor măsuri compensatorii, astfel cum se arată în considerentele 562-566 de mai jos, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) subpunctul (i) și cu articolul 3 alineatul (2) din regulamentul de bază.

(556) Acest fapt este în conformitate cu investigațiile anterioare, în cadrul cărora Comisia a stabilit ([193]) că ordinele de acceptare bancare au același scop și efecte ca împrumuturile pentru capitalul circulant pe termen scurt, dat fiind că sunt utilizate de societăți pentru a-și finanța operațiunile curente, în loc să utilizeze împrumuturi pentru capitalul circulant pe termen scurt și că, prin urmare, acestea ar trebui să aibă un cost echivalent unei finanțări pe termen scurt a împrumuturilor pentru capitalul circulant pe termen scurt.

(557) În cursul investigației, Grupul BYD a explicat că, pentru anumite acceptări bancare, a instituit un sistem de compensare a acceptării bancare cu diferite bănci. Comisia a considerat că emiterea unui acord de compensare nu modifică faptul că a fost emisă o acceptare bancară și, având în vedere elementele de probă constatate în considerentele 539-556, Comisia a luat în considerare acceptările bancare compensate în calculul avantajului pentru Grupul BYD.

(b) Specificitate

(558) În ceea ce privește specificitatea, astfel cum se menționează în considerentul 534, în conformitate cu Decizia nr. 40, instituțiile financiare oferă sprijin financiar industriilor încurajate.

(559) Comisia a considerat că ordinele de acceptare bancare sunt o altă formă de sprijin financiar preferențial acordat de instituțiile financiare industriilor încurajate, printre care și sectorul CFO. Într-adevăr, astfel cum se specifică la punctul 3.1 de mai sus, sectorul FCA se numără printre industriile încurajate și, prin urmare, este eligibil pentru orice sprijin financiar posibil. În plus, în mod similar liniilor de credit, ordinele de acceptare bancare sunt legate în mod intrinsec de alte tipuri de împrumuturi preferențiale, cum ar fi creditele, și dat fiind că acestea constituie o măsură de sprijinire a creditării ce vizează în mod specific industriile încurajate, analiza organismului public și analiza specificității, astfel cum sunt prevăzute la punctele 3.4.1.1-3.4.1.5, precum și la punctul 3.4.2.2 de mai sus pentru împrumuturi, se aplică în egală măsură.

(560) În plus, în 2020, CBIRC a emis o comunicare în care afirmă că, pentru a consolida sprijinul de tip credit acordat de întreprinderile de bază către întreprinderile din aval, instituțiile financiare bancare pot oferi sprijin de tip credit pentru întreprinderile din aval în vederea obținerii de bunuri și a plății pentru bunuri prin emiterea de cambii de acceptare bancară, acreditive interne, finanțare în avans etc ([194]). Prin urmare, ordinele de acceptare bancare, ca formă de finanțare, fac parte din sistemul de sprijin financiar preferențial al instituțiilor financiare pentru industriile încurajate, cum ar fi industria BEV.

(561) Nu a fost furnizat niciun element de probă care să arate că vreo întreprindere din RPC (din afara industriilor încurajate) poate beneficia de ordine de acceptare bancare în aceiași termeni și condiții preferențiale.

([191]) A se vedea de exemplu cauza Canada: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm,.
([192]) În conformitate cu rata stabilită în Măsurile administrative de plată și decontare 393/1997, emise de BPC.
([193]) A se vedea cauza privind MFS, considerentul 385, cauza foliei din aluminiu, considerentul 353 și cauza CFO, considerentul 373.
([194]) 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn)

(c) Calculul valorii subvenției

(562) Pentru calcularea valorii subvenției care poate face obiectul unor măsuri compensatorii, Comisia a evaluat avantajul acordat beneficiarilor în cursul perioadei de investigație.

(563) Astfel cum s-a menționat în considerentul 531, Comisia a constatat că producătorii-exportatori incluși în eșantion au utilizat ordine de acceptare bancare pentru a face față nevoilor lor de finanțare pe termen scurt, fără a plăti o remunerație.

(564) În consecință, Comisia a concluzionat că emitenții de ordine de acceptare bancare ar trebui să plătească o remunerație pentru perioada de finanțare. Comisia a considerat că perioada de finanțare a început la data emiterii ordinului de acceptare bancar și s-a încheiat la data scadenței ordinului de acceptare bancar. În ceea ce privește ordinele de acceptare bancare emise înainte de perioada de investigație și ordinele de acceptare bancare având scadența după încheierea perioadei de investigație, Comisia a calculat avantajul numai pentru perioada de finanțare acoperită de perioada de investigație.

(565) În conformitate cu articolul 6 litera (b) din regulamentul de bază, având în vedere că ordinele de acceptare bancare reprezintă o formă de finanțare pe termen scurt și că acestea au efectiv același scop ca împrumuturile pentru capitalul circulant pe termen scurt, Comisia a considerat că avantajul astfel acordat beneficiarilor reprezintă diferența dintre suma pe care societatea a plătit-o efectiv drept remunerație a finanțării prin ordine de acceptare bancare și suma pe care ar trebui să o plătească prin aplicarea unei rate a dobânzii pentru finanțarea pe termen scurt.

(566) Comisia a stabilit avantajul rezultat din neplata unui cost de finanțare pe termen scurt. Astfel cum s-a stabilit în investigațiile anterioare ([195]), Comisia a considerat că ordinele de acceptare bancare ar trebui să suporte un cost echivalent unei finanțări prin împrumut pe termen scurt. În consecință, Comisia a aplicat aceeași metodologie de finanțare a împrumuturilor pe termen scurt exprimată în RMB precum cea descrisă în secțiunea 3.5.2.3 de mai sus.

3.5.3.3. Facturi actualizate

(a) Referințe generale

(567) Investigația a arătat că instituțiile financiare chineze au actualizat creanțele față de Grupul BYD în schimbul numerarului.

(568) Prin această operațiune, intermediarii financiari au plătit în avans valoarea creanțelor înainte de data scadenței lor. Societățile au primit fonduri anticipate prin transferarea drepturilor asupra creanțelor viitoare către instituțiile financiare, după deducerea taxelor și a ratelor de actualizare aplicabile. Rata de actualizare aplicabilă ar trebui să compenseze în mod specific riscul de neplată, care este puternic influențat de ratingul de credit al ultimei entități care este de natură să îndeplinească obligația de plată.

(569) Astfel cum s-a stabilit în investigațiile anterioare ([196]), în condiții normale de piață, rata de actualizare aplicabilă ar trebui să compenseze costurile și riscurile băncii. Astfel cum se explică în secțiunile 3.5.1 și 3.5.2 de mai sus, împrumuturile acordate de instituțiile financiare chineze reflectă o intervenție substanțială a guvernului, care afectează în particular ratingul de credit al producătorilor-exportatori și nu reflectă ratele dobânzii care ar fi în mod normal disponibile pe o piață funcțională.

(570) Avantajul astfel acordat beneficiarilor ar consta în diferența dintre rata de actualizare aplicată de instituțiile financiare chineze și rata de actualizare aplicabilă unei operațiuni comparabile pe piață, de exemplu un împrumut.

(b) Specificitate

(571) În ceea ce privește specificitatea, astfel cum se menționează în considerentul 210, în conformitate cu Decizia nr. 40, instituțiile financiare oferă sprijin financiar industriilor încurajate.

([195]) A se vedea cauza privind MFS, considerentul 399, și cauza privind folia de aluminiu, considerentul 356.
([196]) A se vedea cauza privind MFS, considerentele 413-419.

(572) Astfel cum s-a stabilit în investigațiile anterioare ([197]), Comisia a considerat că facturile actualizate sunt o altă formă de sprijin financiar preferențial acordat de instituțiile financiare industriilor încurajate, printre care și sectorul BEV. Într-adevăr, astfel cum se specifică la punctul 3.1 de mai sus, sectorul FCA se numără printre industriile încurajate și, prin urmare, este eligibil pentru orice sprijin financiar posibil. Facturile actualizate, ca formă de finanțare, fac parte din sistemul de sprijin financiar preferențial acordat de către instituțiile financiare industriilor încurajate, precum industria BEV.

(573) Nu a fost furnizat niciun element de probă care să arate că vreo întreprindere din RPC (din afara industriilor încurajate) poate beneficia de facturi actualizate în aceiași termeni și condiții preferențiale.

(c) Calculul valorii subvenției

(574) Astfel cum s-a menționat în considerentul 567, Comisia a constatat că un producător-exportator inclus în eșantion a utilizat facturi actualizate pentru a face față nevoilor sale de finanțare pe termen scurt.

(575) În conformitate cu articolul 6 litera (b) din regulamentul de bază, având în vedere că facturile actualizate reprezintă o formă de finanțare pe termen scurt și că acestea au efectiv același scop ca împrumuturile pentru capitalul circulant pe termen scurt, Comisia a considerat că avantajul astfel acordat beneficiarilor reprezintă diferența dintre rata de actualizare efectiv plătită și suma pe care ar trebui să o plătească prin aplicarea unei rate a dobânzii pentru finanțarea pe termen scurt.

(576) Comisia a stabilit avantajul rezultat din neplata unui cost de finanțare pe termen scurt. Comisia a considerat că facturile actualizate ar trebui să suporte un cost echivalent unei finanțări prin împrumut pe termen scurt. În consecință, Comisia a aplicat aceeași metodologie de finanțare a împrumuturilor pe termen scurt exprimată în RMB precum cea descrisă în secțiunea 3.5.2.3 de mai sus.

3.5.3.4. Sprijin pentru investiții de capital

3.5.3.4.1. *Conversia creanțelor în acțiuni*

(a) Referințe generale

(577) Comisia a stabilit că una dintre societățile Grupului Geely, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (denumită în continuare „NHBGAP”), a efectuat în cursul perioadei de investigație o conversie a creanțelor în acțiuni pentru *CCBC Financial assets Investment Co., Ltd*, filială a *Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial assets investment Co., Ltd* este un fond de investiții care aparține băncii deținute de stat, considerat organism public și/sau care a primit sarcini sau ordine în conformitate cu secțiunea 3.5.1.1 de mai sus.

(578) Nu există informații la dosar cu privire la condițiile în care a avut loc o astfel de conversie a creanțelor în acțiuni în cursul perioadei de investigație.

(579) Comisia a considerat că, în condiții normale de piață, o bancă nu ar converti creanțele în acțiuni fără alte compensații. Aceasta a considerat că capitalul propriu este un instrument financiar mult mai speculativ decât datoria, deoarece nu există nicio certitudine că banca își va recupera investiția de capital inițială. În plus, capitalurile proprii nu asigură neapărat un randament al investiției, spre deosebire de rata dobânzii asociată unui împrumut. Riscul crescut pe care CCBC Financial assets investment Co., Ltd și l-a asumat datorită acestei conversii a creanțelor în acțiuni este susținută de dovezi privind situația financiară precară a Grupului Geely, astfel cum se descrie în considerentele 507-514. De asemenea, în perioada cuprinsă între 2021 și perioada de investigație, NHBGAP și-a extins în mod semnificativ activitățile comerciale, înregistrând o creștere de aproape zece ori. În consecință, este probabil ca societatea să fi avut nevoie de lichidități suplimentare pentru a sprijini această creștere, o necesitate care a fost satisfăcută prin eliberarea de fonduri blocate anterior în acorduri de împrumut pe termen lung, ceea ce a fost benefic pentru NHBGAP.

([197]) A se vedea cauza privind MFS, considerentele 413-419.

(580) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că, în cursul perioadei de investigație, conversia creanțelor în acțiuni a conferit un avantaj pentru NHBGAP și că acest avantaj a fost oferit de către un organism public sau de către o entitate însărcinată sau dirijată în alt mod de către stat în vederea îndeplinirii obiectivelor de politică industrială.

(b) Specificitate

(581) Comisia a considerat că finanțarea preferențială prin conversia creanțelor în acțiuni este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât investitorii sunt entități a căror funcționare este în conformitate cu orientările politicilor statului care califică industria BEV drept industrie încurajată. În orice caz, informațiile disponibile indică acordarea acestei subvenții ad-hoc către Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, ceea ce face ca subvenția să fie specifică unei întreprinderi.

(c) Calcularea *avantajului*

(582) Nu a existat niciun element de probă la dosar care să permită Comisiei să evalueze dacă riscurile semnificative pe care băncile și le asumă au fost compensate sau luate în considerare într-o oarecare măsură în investiția realizată. Cu toate acestea, toate elementele explicate în considerentul 579 indică o situație economică specifică a NHBGAP și prezintă obiectivele industriale urmărite prin această tranzacție, susținând concluzia că aceasta nu a avut o logică de piață care să reflecte riscurile reale semnificative implicate, cum ar fi nevoia probabilă de lichidități pentru finanțarea creșterii societății și situația financiară precară a Grupului Geely în ansamblu, astfel cum se explică în secțiunea 3.5.2.3 de mai sus.

(583) În consecință, Comisia a considerat tranzacția ca fiind echivalentă cu iertarea de plată a datoriei și a considerat-o drept o finanțare prin îndatorare fără dobândă. Prin urmare, Comisia a decis să urmeze metodologia de calcul pentru împrumuturi descrisă la punctul 3.4.2 de mai sus. Aceasta înseamnă că ratelor dobânzii de referință publicate de BPC li se aplică spread-ul relativ dintre obligațiunile corporative americane cu rating AA și cele cu rating aplicabil B având aceeași durată, pentru a se stabili o dobândă raportată la piață pentru împrumuturi, care este apoi comparată cu rata reală a dobânzii plătită de societate pentru a se determina avantajul.

3.5.3.4.2. *Injecții de capital*

(a) Grupul Geely

(1) *Referințe generale*

(584) Comisia a stabilit că în cursul perioadei de investigație, două dintre societățile Grupului Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. („ZGA") și NHBGAP au beneficiat de fonduri furnizate de entități deținute de stat, și anume de Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership și BOC Financial assets Investments Co., Ltd., prin intermediul unor forme speciale de injecții de capital.

(585) Aceste fonduri au fost transferate sub formă de majorări de capital, care nu au oferit, totuși, în mod automat investitorilor drepturi de acționari depline. În pofida transferului fondurilor, investitorii nu au obținut pe deplin drepturi de acționar și nici nu au primit în schimb vreo plată a dobânzii.

(586) Astfel cum s-a stabilit în investigațiile anterioare ([198]), pentru a compensa utilizarea fondurilor, o societate ar transfera o parte din proprietatea societății la puțin timp după primirea fondurilor sau ar înregistra fondurile drept datorie. Cu toate acestea, în acest caz, această formă de finanțare este, de fapt, mai apropiată de un împrumut clasic al acționarilor fără dobândă pentru o perioadă lungă de timp decât de un instrument de capital.

(587) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că, în cursul perioadei de investigație, aceste două societăți afiliate au beneficiat de acces la sume substanțiale de finanțare pentru care nu au suportat niciun cost, prin intermediul societăților care acționează ca mecanism de finanțare. Întrucât această formă specială de injecții de capital în cauză nu a conferit drepturi de acționari investitorilor, Comisia a considerat că acestea au avut un efect similar cu cel al unui împrumut fără dobândă.

([198]) A se vedea cauza privind MFS, considerentele 430-432.

(588) Utilizând informații disponibile public, cum ar fi rapoartele anuale, informațiile disponibile în anuarele profesionale sau pe site-urile investitorilor sau în bazele de date accesibile publicului, Comisia a constatat că investitorii care au furnizat fonduri Grupului Geely erau parțial deținuți de stat.

(589) În ceea ce privește Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Comisia a constatat că peste 63 % din acțiuni erau deținute în cele din urmă de administrația locală și de întreprinderile de stat. Mai precis, 99,9 % din acțiuni sunt deținute de societatea de automobile Xiang Automobile Industry, care, la rândul său, este deținută în proporție de 53,72 % de Xi'an Xiangji, care, la rândul său, are legătură cu grupul KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), o întreprindere de stat deținută de comitetul de conducere al zonei Xi'an de dezvoltare economică și tehnologică, în care administrația locală deține autoritatea decizională finală și supravegherea societății, inclusiv numirea conducerii, decizia privind planul său strategic de dezvoltare și de investiții și supravegherea principalelor sale decizii de finanțare. Xi'an Kingfar primește sprijin guvernamental continuu sub formă de injecții de capital/active și subvenții financiare pentru sprijinirea activităților sale comerciale ([199]). De asemenea, societatea Yuanxiang Automobile Industry este deținută în proporție de 10,6 % de Yuanxiang automobile Company Ltd., care este deținută, de asemenea, de întreprinderea de stat menționată anterior (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) În mod similar, Comisia a stabilit că Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, un vehicul de capital de risc al guvernului provinciei Hubei centrale ([200]), este o întreprindere de stat. Potrivit site-ului web al fondului, Yangtze River Industrial Fund este inclus printre primele fonduri de orientare ale guvernului chinez, cel puțin din 2017. Fondul se axează pe strategia națională și pe construirea de clustere industriale moderne în provincia Hubei, se dezvoltă în jurul industriilor strategice emergente, cum ar fi (printre altele) energia nouă și vehiculele conectate inteligente, ceea ce reprezintă o dovadă clară a legăturii dintre gestionarea fondului și punerea în aplicare a unor proiecte industriale majore ale GC în provincia Hubei. Printre proiectele sale industriale, Lotus Global Smart Factory Project și „Geely Intelligent Network Headquarters Project" sunt menționate pe site-ul dedicat fondurilor ([201]).

(591) Prin intermediul acestor fonduri, GC a transferat direct fonduri grupului Geely. Astfel cum s-a explicat în considerentul 582, Comisia a stabilit că operațiunile lor nu au urmat o simplă logică de piață și nu au reflectat riscurile reale ale pieței asociate tranzacțiilor care au făcut obiectul investigației. Mai degrabă, în conformitate cu politicile guvernamentale de încurajare a anumitor industrii, astfel cum s-a stabilit în secțiunea 3.1 de mai sus, investitorii respectivi nu s-au comportat așa cum ar face un operator normal de pe piață atunci când sprijină financiar grupul Geely.

(592) Comisia a stabilit, de asemenea, existența unor indicii formale privind controlul exercitat de stat asupra investitorilor menționați. În special, în lipsa unor informații precise care să indice contrariul, Comisia a considerat, pe baza concluziilor la care s-a ajuns la punctele 3.5.1.5 - 3.5.1.8, că directorii și supraveghetorii societăților de stat care dețin entitățile în cauză sunt considerați a fi numiți de către stat și răspund în fața acestuia.

(593) În plus, Comisia a considerat că această injecție de capital servește drept o altă formă de sprijin financiar preferențial pentru industriile încurajate. Astfel cum s-a menționat în secțiunea 3.1, sectorul BEV se încadrează în categoria industriilor încurajate și strategice, ceea ce îl face eligibil pentru întregul sprijin financiar disponibil. În plus, Memorandumul privind suficiența elementelor de probă ([202]) oferă informații detaliate cu privire la fondurile de orientare, care au fost instituite pentru a investi în sectoarele cu creștere puternică din China, inclusiv în BEV. Prin intermediul acestor fonduri de orientare, GC transferă direct sau indirect fonduri către BEV din China prin intermediul fondurilor de capital deținute de stat sau garantate de stat.

([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]) A se vedea Memorandumul privind suficiența elementelor de probă, secțiunea 3.3.3: *Investiții de capital finanțate de stat sau stimulate în alt mod de guvern.*

(594) De asemenea, s-a constatat că BOC Financial assets Investments Co., Ltd. era o filială deținută integral de Bank of China. În ceea ce privește instituțiile financiare implicate în injecția de capital, Comisia a stabilit deja în secțiunea 3.4.1.7 de mai sus că toate instituțiile financiare chineze deținute de stat, care au acordat finanțare celor trei grupuri de producători-exportatori cooperanți incluse în eșantion, sunt organisme publice în sensul articolului 2 litera (b) coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază. Ca alternativă, întrucât Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership și BOC Financial Assets Investments Co., Ltd, BOC Financial assets Investments Co., Ltd ar putea fi considerate un mecanism de finanțare de către GC în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv).

(595) În plus, chiar și în cazul în care entitățile și instituțiile financiare controlate de stat nu ar fi fost considerate organisme publice, Comisia a stabilit că acestea ar fi fost considerate a fi primit sarcini sau ordine din partea GC pentru a executa funcții care incumbă în mod normal guvernului, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază pentru aceleași motive, astfel cum se precizează la considerentul 269. Prin urmare, comportamentul lor va fi atribuit GC în orice situație.

(2) *Specificitate*

(596) Comisia a considerat că finanțarea preferențială prin capital este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât investitorii sunt entități care funcționează în conformitate cu orientările politicilor statului care clasifică BEV drept industrie încurajată. În orice caz, informațiile disponibile indică acordarea acestei subvenții ad-hoc către Grupul Geely, ceea ce face ca subvenția să fie specifică unei întreprinderi.

(3) *Calcularea avantajului*

(597) Comisia a considerat că Geely Group a beneficiat de o finanțare substanțială prin capitaluri proprii, care a avut un efect similar finanțării împrumuturilor fără dobândă. Prin urmare, Comisia a decis să urmeze metodologia de calcul pentru împrumuturi descrisă la punctul 3.5.2 de mai sus. Aceasta înseamnă că ratelor dobânzii de referință publicate de BPC li se aplică spread-ul relativ dintre obligațiunile corporative americane cu rating AA și cele cu rating aplicabil B având aceeași durată, pentru a se stabili o dobândă raportată la piață pentru împrumuturi, care este apoi comparată cu rata reală a dobânzii plătită de societate pentru a se determina avantajul.

(b) Grupul SAIC

(598) Pe lângă împrumuturile directe și alte forme de finanțare preferențială, SAIC Motor Group Corp. a beneficiat, de asemenea, de fonduri furnizate de societatea-mamă și de instituțiile financiare deținute de stat, prin intermediul unei injecții de capital pentru a sprijini proiectele BEV, proiectele IT legate de activitățile de finanțare auto, proiectele legate de modelele de afaceri de personalizare de masă inteligentă, de tehnologia orientată spre viitor și de internetul vehiculelor.

(1) *Constatările investigației*

(599) Pe baza informațiilor disponibile public, Comisia a stabilit că, în 2017, SAIC Motor Corporation Limited a beneficiat de o injecție de capital în valoare de 15 miliarde RMB, furnizată de societatea-mamă, de angajații săi și de șase instituții financiare ([203]). Deși SAIC Motor Corporation Limited este o societate cotată la bursă, fondurile pentru această injecție de capital au fost atrase printr-o ofertă care nu este publică, aprobată de CSRC, la care puteau participa numai societatea-mamă, angajații și instituțiile financiare selectate.

(600) Astfel cum s-a menționat în considerentul 318, mai multe societăți din grupul SAIC nu au furnizat răspunsuri la chestionar. Shanghai Automotive Industry Group, societatea-mamă a SAIC Motor Corporation Limited, este una dintre societățile grupului care nu a cooperat. În plus, astfel cum s-a menționat în secțiunea de mai sus, GC nu a furnizat informațiile necesare privind instituțiile financiare. Prin urmare, Comisia a trebuit să recurgă la datele disponibile în ceea ce privește evaluarea sa cu privire la această operațiune.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) În ceea ce privește instituțiile financiare implicate în injecția de capital, Comisia a stabilit deja în secțiunea 3.5.1.8 de mai sus că toate instituțiile financiare chineze deținute de stat, care au acordat finanțare celor trei grupuri de producători-exportatori cooperanți incluse în eșantion, sunt organisme publice în sensul articolului 2 litera (b) coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază.

(602) În plus, chiar și în cazul în care instituțiile financiare de stat nu ar fi fost considerate organisme publice, Comisia a stabilit, pe baza acelorași informații, că acestea ar fi fost considerate a fi primit sarcini sau ordine din partea GC pentru a executa funcții care incumbă în mod normal autorităților publice, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază pentru aceleași motive, astfel cum se precizează la punctul 3.5.1.9.

(603) Pe lângă elementele de probă furnizate în secțiunile anterioare, este, de asemenea, important de remarcat faptul că, în conformitate cu avizele orientative privind construirea unui sistem financiar verde, GC urmărește „*să sprijine în mod activ întreprinderile verzi calificate să obțină finanțare prin oferte publice inițiale și oferte secundare, să sprijine în mod activ întreprinderile verzi calificate în eforturile lor de OPI și să ajute întreprinderile verzi cotate la bursă să emită acțiuni suplimentare prin oferte secundare în conformitate cu procedurile legale*” ([204]). Acest ultim punct corespunde exact situației în cauză.

(604) În ceea ce privește Shanghai Automotive Industry Group, Comisia a putut stabili, pe baza informațiilor prezentate de SAIC Motor Corporation Limited, că această societate este deținută integral de SASAC. Cu toate acestea, Comisia nu a putut găsi nicio situație financiară accesibilă publicului sau orice alte informații publice semnificative disponibile cu privire la această societate. De asemenea, Comisia nu a putut găsi nicio investiție a societății-mamă în alte societăți din grupul SAIC. În plus, deși Shanghai Automotive Industry Group și SAIC Motor Corporation Limited au numere de înregistrare diferite, toate căutările în domeniul public ale societății-mamă au returnat în mod sistematic rezultate pentru singura sa filială, SAIC Motor Corporation Limited. În cele din urmă, Comisia a observat că mai mulți membri ai consiliului de administrație al SAIC Motor Corporation Limited au exercitat, de asemenea, funcții similare în cadrul Consiliului de administrație al Shanghai Automotive Industry Group. Prin urmare, în absența oricăror informații suplimentare, este rezonabil să se presupună că Shanghai Automotive Industry Group este o societate fictivă neoperațională. Întrucât nu s-a putut găsi nicio dovadă a unor activități operaționale la nivelul acestei societăți care ar necesita o finanțare semnificativă și întrucât singura investiție cunoscută a societății este SAIC Motor Corporation Limited, singurul flux posibil de fonduri este de la proprietarul său deplin, SASAC, către entitatea inclusă pe listă, SAIC Motor Corporation Limited. Prin urmare, tranzacția ar trebui să fie considerată echivalentă cu o injecție directă de lichidități din partea GC în favoarea SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Avantaje*

(605) Comisia a analizat apoi dacă contribuția financiară furnizată de GC prin intermediul SASAC și prin intermediul mai multor instituții financiare a conferit un avantaj SAIC. Din cauza lipsei de cooperare din partea SAIC și a GC, Comisia a trebuit să își bazeze constatările pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază.

(606) Ansamblul de dovezi de mai sus a arătat că mandatul și obiectivul SASAC și al instituțiilor financiare este de a pune în aplicare politici și planuri guvernamentale, inclusiv prin furnizarea de sprijin financiar și finanțare sectoarelor încurajate, printre care se numără și BEV.

(607) Pe baza elementelor de probă din dosar și în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază, Comisia a concluzionat că contribuția financiară furnizată de SASAC și de diverse instituții financiare a conferit grupului SAIC un avantaj în sensul articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, în sensul că acesta nu trebuia să obțină o astfel de finanțare din alte surse și să plătească o rată a dobânzii corespunzătoare de pe piață pentru o astfel de finanțare.

(3) *Specificitate*

(608) În ceea ce privește specificitatea, astfel cum se menționează în considerentul 210, în conformitate cu Decizia nr. 40, instituțiile financiare oferă sprijin financiar industriilor încurajate.

([204]) Avizele orientative privind construirea unui sistem financiar ecologic, emise de CSRC, nr. 228 [2016]

(609) Comisia a considerat că aceste sume provenite din injecții de capital sunt o altă formă de sprijin financiar preferențial pentru industriile încurajate, printre care și sectorul BEV. Într-adevăr, astfel cum se specifică la punctul 3.1 de mai sus, sectorul FCA se numără printre industriile încurajate și strategice și, prin urmare, este eligibil pentru orice sprijin financiar posibil. Injecțiile de capital, ca formă de finanțare, fac parte din sistemul de sprijin financiar preferențial acordat de către instituțiile financiare industriilor încurajate, precum industria BEV ([205]).

(4) *Calculul valorii subvenției*

(610) În absența raportării acestei injecții de capital de către grupul SAIC, Comisia a trebuit să recurgă la datele disponibile în aplicarea articolului 28 din regulamentul de bază pentru a stabili valoarea subvenției conferite de contribuția financiară a SASAC și a diferitelor instituții financiare sub forma unei injecții de capital. În absența cooperării, Comisia nu a putut corela această majorare de capital cu active specifice și nu a putut amortiza injecția de capital într-o perioadă echivalentă cu amortizarea activelor în cauză. În consecință, Comisia a considerat că o astfel de injecție de capital este echivalentă cu un împrumut. Într-adevăr, în absența acestei majorări de capital, societatea ar fi trebuit să obțină o finanțare echivalentă pe piața financiară. Astfel, avantajul a fost calculat utilizând aceeași metodă ca cea descrisă în secțiunea 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligațiuni*

(611) Toate grupurile incluse în eșantion au beneficiat de finanțare preferențială sub formă de obligațiuni.

3.5.4.1. Temeiul juridic/Cadrul de reglementare

— Legea Republicii Populare Chineze privind valorile mobiliare (versiunea din 2014) („Legea valorilor mobiliare") ([206]);

— Măsuri administrative pentru emiterea și tranzacționarea obligațiunilor corporative, Ordinul Comisiei de Reglementare a Valorilor Mobiliare din China nr. 113 din 15 ianuarie 2015;

— Regulament privind administrarea obligațiunilor corporative, emis de Consiliul de Stat la 18 ianuarie 2011;

— Măsuri de administrare a instrumentelor de finanțare a datoriilor ale întreprinderilor nefinanciare pe piața interbancară a obligațiunilor emise de Banca Populară Chineză, Ordinul Băncii Populare Chineze [2008] nr. 12 din 9 aprilie 2008;

— Avizele orientative privind construirea unui sistem financiar ecologic, emise de CSRC, nr. 228 [2016];

— *Notice on Issuing the Green Bond Endorsed Projects Catalogue* (Comunicare privind emiterea Catalogului proiectelor vizate de obligațiunile verzi) (ediția 2021), emis de BPC, NDRC și CSRC, nr. 96 [2021], în vigoare de la 1 iulie 2021;

— *Green Financial Evaluation Programme for Banking Financial Institutions* (Programul de evaluare financiară verde pentru instituțiile financiare bancare), publicat de BPC, în vigoare de la 1 iulie 2021;

— Instrument de politică monetară pentru sprijinirea proiectelor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon, publicat de BPC, 8 noiembrie 2021;

— *Guidelines on Environmental Disclosure for Financial Institutions* (Orientări privind publicarea informațiilor referitoare la mediu pentru instituțiile financiare), publicate de BPC, 22 iulie 2021;

— Instrumentul de finanțare prin capitaluri proprii de mediu, emis de BPC, 22 iulie 2021;

— *Clarifying Mechanisms in Relation to Carbon Neutrality Bonds* (Clarificarea mecanismelor în legătură cu obligațiunile de neutralitate din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon), emis de NAFMII, 18 martie 2022;

— *Green Debt Financing Instrument Business Guidelines for Non-financial Enterprises* (Orientări de afaceri privind instrumentul verde de finanțare a datoriei pentru întreprinderile nefinanciare), emise de NAFMII;

([205]) A se vedea Memorandumul privind suficiența elementelor de probă, secțiunea 3.3.3: *Investiții de capital finanțate de stat sau stimulate în alt mod de guvern*.

([206]) Modificată ultima dată la 28 decembrie 2019 prin Decretul prezidențial nr. 37, aplicabilă de la 1 martie 2020.

— *Guidelines on the Issuance of Green Bonds* (Orientări privind emiterea de obligațiuni verzi), emise de NDRC.

(612) În conformitate cu cadrul de reglementare, obligațiunile nu pot fi emise sau tranzacționate în mod liber în China. Emisiunea fiecărei obligațiuni trebuie să fie aprobată de diferite autorități guvernamentale, cum ar fi BPC, NDRC sau CSRC, în funcție de tipul de obligațiune și tipul de emitent. În plus, conform Regulamentului privind administrarea obligațiunilor corporative, există cote anuale pentru emisiunea de obligațiuni corporative.

(613) Mai mult, în conformitate cu articolul 16 din Legea privind valorile mobiliare aplicabilă în cursul PA, o ofertă publică de obligațiuni corporative ar trebui să îndeplinească următoarele cerințe: „*scopul utilizării încasărilor respectă politicile industriale ale statului […]*” și „*încasările dintr-o ofertă publică de obligațiuni corporative sunt utilizate exclusiv în scopul (scopurile) aprobat(e)*”. Articolul 12 din Regulamentele privind administrarea obligațiunilor corporative reiterează faptul că scopul fondurilor colectate trebuie să fie conform cu politicile industriale ale statului. Emisiunea de obligațiuni în astfel de condiții vizează o industrie încurajată, precum industria BEV, și corespunde practicii instituțiilor financiare de a sprijini aceste industrii ([207]).

(614) În conformitate cu articolul 16 alineatul (5) din Legea privind valorile mobiliare, „*rata cuponului obligațiunilor corporative nu trebuie să depășească rata cuponului prevăzută de Consiliul de Stat*”. În plus, articolul 18 din Regulamentul privind administrarea obligațiunilor corporative oferă detalii suplimentare, precizând că „*rata dobânzii oferită pentru orice obligațiune corporativă nu depășește 40 % din rata predominantă a dobânzii plătită de bănci persoanelor fizice pentru depozite de economii la termen cu aceeași scadență*”.

(615) Mai mult, articolul 18 din Măsurile administrative privind emisiunea și tranzacționarea obligațiunilor corporative stipulează că numai anumite obligațiuni care respectă criterii stricte de calitate, cum ar fi un rating de credit AAA, pot fi emise în mod public investitorilor publici sau pot fi emise în mod public investitorilor calificați, emitentul având libertate exclusivă de decizie în acest sens. Obligațiunile corporative care nu respectă aceste standarde pot fi emise în mod public numai către investitori calificați. Prin urmare, rezultă că majoritatea obligațiunilor corporative sunt emise unor investitori calificați care au fost aprobați de CSRC și care sunt investitori instituționali chinezi.

(616) Pe lângă obligațiunile cunoscute în mod obișnuit, au fost găsite și așa-numitele instrumente de datorie „*verzi*” specifice prezentei investigații. În conformitate cu „*Comunicarea privind emiterea Catalogului proiectelor vizate de obligațiunile verzi*”, „*obligațiunile verzi se referă la titlurile de valoare tranzacționabile care utilizează fonduri colectate în mod specific pentru a sprijini industriile verzi, proiectele verzi sau activitățile economice verzi care îndeplinesc condițiile specificate și care sunt emise în conformitate cu procedurile juridice..., inclusiv, dar fără a se limita la obligațiunile financiare verzi, obligațiunile corporative verzi, obligațiunile întreprinderilor verzi, instrumentele de finanțare a datoriei verzi și titlurile garantate cu active verzi*”. Prin urmare, aceste instrumente de datorie pot fi emise numai de societăți care își desfășoară activitatea în cadrul anumitor activități industriale enumerate într-un catalog de activități industriale verzi. Producția și vânzarea de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie, precum și de componente-cheie ale acestora, este una dintre acestea.

(617) Instrumentele de datorie verzi permit întreprinderilor să atragă fonduri la rate preferențiale. În conformitate cu „*Programul de evaluare financiară verde pentru instituțiile financiare bancare*” al BPC, băncile chineze trebuie să subscrie la astfel de instrumente de datorie verzi pentru a atinge un anumit prag în baza lor de active financiare, care va contribui la o evaluare pozitivă a performanței lor de către autoritatea de reglementare bancară. În plus, în conformitate cu „instrumentul de politică monetară de sprijinire a proiectelor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon” al PBOC, instituțiile financiare trebuie să ofere întreprinderilor finanțare în sprijinul activităților industriale verzi din catalogul menționat mai sus, la rate preferențiale ale dobânzii apropiate de nivelul ratei de bază la împrumuturi a țării. În schimb, Banca Populară a Chinei propune băncilor rate preferențiale de refinanțare pentru fondurile verzi plătite ([208]).

(618) Deși cadrul juridic și de reglementare al acestei surse alternative de fonduri a fost identificat în mod clar, GC a refuzat să furnizeze orice informație în acest sens. Prin urmare, constatările s-au bazat pe datele disponibile, în temeiul articolului 28 din regulamentul de bază.

([207]) A se vedea cauza privind CFO, considerentele 400 și 401.

([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Producătorii BEV au utilizat două tipuri de instrumente de datorie verzi, și anume obligațiuni verzi și titluri garantate cu active verzi (*asset backed securities* - ABS). ABS sunt, în esență, obligațiuni verzi garantate cu active ca garanție reală. Acestea constau în restructurarea împrumuturilor pentru autovehicule acordate persoanelor fizice și societăților de leasing ca garanție pentru un instrument de datorie garantat cu active emis pe piața obligațiunilor și pentru care se aplică o anumită rată a dobânzii. Acest sistem permite producătorilor BEV să înlocuiască creanțele intermediare asupra împrumuturilor auto cu lichidități disponibile imediat și, prin urmare, să prefinanțeze activitatea de creditare pe o bază foarte avantajoasă, deoarece ratele dobânzii plătite pentru ABS sunt cu mult sub ratele dobânzii percepute clienților lor pentru împrumuturile auto.

(620) În plus, în calitate de industrie încurajată în temeiul „Catalogului de îndrumare în ceea ce privește restructurarea industriei", industria BEV are dreptul la sprijin sub formă de credite din partea instituțiilor financiare pe baza Deciziei nr. 40. Faptul că obligațiunile emise de societățile incluse în eșantion au o rată scăzută a dobânzii, și anume o rată apropiată de rata de bază la împrumuturi sau mai mică decât aceasta este un indiciu puternic că instituțiile financiare, care sunt principalii investitori în aceste obligațiuni, sunt obligate să ofere „*sprijin sub formă de credite*" acestor societăți și țin seama de alte considerente decât considerentele comerciale atunci când iau decizia de investiție sau de finanțare, cum ar fi obiectivele politicii guvernamentale. Într-adevăr, un investitor care își desfășoară activitatea în condiții de piață ar fi mai sensibil la randamentul financiar al investiției și, cel mai probabil, nu ar investi în obligațiuni corporative având rate ale dobânzii foarte scăzute. Acest lucru este valabil în special pentru instituțiile financiare, deoarece randamentul acestor obligațiuni este apropiat de rata la care pot obține ele însele fonduri de la alte instituții financiare sau chiar mai mic decât această rată. În plus, concluziile la care a ajuns Comisia cu privire la situația financiară a celor trei grupuri de producători-exportatori menționate la punctul 3.5.2.3 de mai sus în ceea ce privește profilul lor de lichiditate și solvabilitate indică, de asemenea, că investitorii care își desfășoară activitatea în condiții de piață nu ar investi în instrumente financiare, cum ar fi obligațiunile acestor grupuri, ce oferă un randament financiar scăzut, în timp ce emitentul prezintă riscuri ridicate în materie de lichiditate și solvabilitate. Prin urmare, în opinia Comisiei, o astfel de investiție ar fi realizată numai de investitorii care au alte motivații decât randamentul financiar al investiției lor, cum ar fi respectarea obligației legale de a furniza finanțare societăților din cadrul industriilor încurajate.

3.5.4.2. Instituții financiare care acționează ca organisme publice

(621) Potrivit analizei Bloomberg privind piața obligațiunilor din China 2022, obligațiunile cotate pe piața interbancară a obligațiunilor reprezintă 88 % din volumul total al tranzacțiilor cu obligațiuni ([209]). Conform aceluiași studiu, majoritatea investitorilor sunt investitori instituționali, inclusiv instituții financiare. În special, băncile comerciale reprezintă 57 % dintre investitori, iar băncile de susținere a politicilor reprezintă 3 % ([210]). Prin urmare, investitorii care cumpără obligațiuni sunt în principal bănci chineze, inclusiv bănci deținute de stat.

(622) În lumina celor de mai sus, Comisia a considerat că există o serie de elemente de probă justificative, potrivit cărora o proporție majoră a investitorilor în obligațiunile corporativ emise de societățile incluse în eșantion sunt instituții financiare care au obligația legală de a acorda sprijin sub formă de credite producătorilor de BEV.

(623) Astfel cum se descrie în considerentul 612, articolul 16 din Legea privind valorile mobiliare și articolul 12 din Regulamentele privind administrarea obligațiunilor corporative impun ca o ofertă publică de obligațiuni corporative să respecte politicile industriale ale statului. Acest lucru are ca efect faptul că obligațiunile pot fi emise numai în scopuri care sunt în conformitate cu obiectivele planificării GC în ceea ce privește industriile încurajate, astfel cum se explică în considerentul 619. Investitorii instituționali care, astfel cum se precizează în considerentul 620, sunt în mare măsură bănci comerciale și bănci de susținere a politicilor, trebuie să urmeze orientările de politică stabilite în Decizia nr. 40, care, coroborată cu Catalogul de îndrumare în ceea ce privește restructurarea industriei, prevede un tratament specific pentru anumite proiecte din anumite industrii încurajate, cum ar fi industria BEV. Tratamentul favorabil acordat tuturor grupurilor incluse în eșantion a condus la decizia de a investi în obligațiuni emise cu o rată a dobânzii care nu reflectă criteriile de piață.

(624) În plus, după cum se precizează în secțiunea 3.5.1.1 de mai sus, instituțiile financiare se caracterizează printr-o prezență puternică a statului, iar GC are posibilitatea de a exercita o influență semnificativă asupra lor. Cadrul juridic general, în care își desfășoară activitatea aceste instituții financiare, se aplică și obligațiunilor. În plus, există un cadru de reglementare detaliat suplimentar pentru obligațiunile verzi.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, p. 15,
([210]) Idem, p. 33.

(625) În secțiunea 3.5.1.1 de mai sus, Comisia a concluzionat că instituțiile financiare de stat sunt organisme publice în sensul articolului 2 litera (b) coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază și că acestea sunt, în orice caz, considerate a fi primit sarcini sau ordine din partea GC pentru a executa funcții care incumbă în mod normal autorităților publice, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază. În secțiunea 3.5.1.9 de mai sus, Comisia a concluzionat că și instituțiile financiare private primesc sarcini și ordine din partea guvernului.

(626) Comisia a urmărit, de asemenea, să identifice elemente de probă concrete ale exercitării controlului în mod semnificativ pe baza unor emisiuni concrete de obligațiuni. Comisia a analizat, prin urmare, mediul juridic general, astfel cum se menționează în considerentele 611-619 de mai sus, în combinație cu constatările concrete ale investigației.

(627) Comisia a constatat că obligațiunile au fost emise cu o rată a dobânzii sub nivelul care ar fi trebuit prevăzut având în vedere situația financiară și situația riscului de credit ale societăților, inclusiv sub rata de referință fără risc publicată de NIFC, astfel cum se menționează în considerentul 632 de mai jos.

(628) În practică, ratele dobânzilor la obligațiuni sunt influențate de ratingul de credit al societății, în mod similar cu ratele dobânzilor la împrumuturi. Însă Comisia a concluzionat în considerentul 481 că piața locală a ratingurilor de credit este denaturată și ratingurile de credit nu sunt fiabile.

(629) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a concluzionat că instituțiile financiare chineze au respectat instrucțiunile de politică prevăzute în Decizia nr. 40 și în orientările relevante referitoare la obligațiunile verzi, oferind finanțare preferențială societăților care aparțin unei industrii încurajate și, astfel, au acționat fie ca organisme publice în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul de bază, fie ca organisme care primesc sarcini sau ordine din partea autorităților publice, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază.

(630) Organizând emisiunea unei obligațiuni cu o rată a dobânzii sub rata pieței corespunzătoare profilului real de risc al emitentului, astfel cum s-a determinat în secțiunea 3.5.2.3 de mai sus și acceptând să investească într-o astfel de obligațiune corporativă, instituțiile financiare au oferit un avantaj producătorilor incluși în eșantion.

3.5.4.3. Specificitate

(631) Comisia a considerat că finanțarea preferențială prin intermediul obligațiunilor este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece obligațiunile nu pot fi emise fără aprobarea autorităților guvernamentale, iar Legea privind valorile mobiliare prevede că emisiunile de obligațiuni trebuie să respecte politicile industriale ale statului. După cum s-a menționat deja în considerentele 439 și 619, industria BEV este considerată o industrie încurajată în Catalogul de îndrumare în ceea ce privește restructurarea industriei.

(632) De asemenea, în ceea ce privește obligațiunile verzi în mod specific, acestea pot fi emise numai de societăți care își desfășoară activitatea în cadrul anumitor activități industriale enumerate într-un catalog de activități industriale verzi.

3.5.4.4. Calculul valorii subvenției

(633) Întrucât obligațiunile reprezintă, în esență, doar un alt tip de instrument de datorie, similar în principiu împrumuturilor, și întrucât metodologia de calcul a împrumuturilor se bazează deja pe un coș de obligațiuni, Comisia a decis să urmeze metodologia de calcul a împrumuturilor, descrisă mai sus în secțiunea 3.5.2.3. Aceasta înseamnă că ratei de bază la împrumuturi a BPC i se aplică spread-ul relativ dintre obligațiunile corporative americane cu rating AA și cele cu rating B având aceeași durată, pentru a se stabili o rată a dobânzii raportată la piață pentru obligațiuni, care este apoi comparată cu rata reală a dobânzii plătită de societate pentru a se determina avantajul.

(634) Astfel cum s-a menționat în considerentul 378, s-a constatat că cel puțin o societate din Grupul Geely a emis ABS aplicabile în PI, pentru care grupul nu a furnizat nicio informație. Pentru această societate, calculul valorii subvenției s-a bazat pe informațiile din domeniul public, și anume informațiile emise investitorilor la bursele de valori și avantajul constatat în cadrul celuilalt grup cooperant inclus în eșantion.

(635) Astfel cum s-a subliniat în considerentul 329, mai multe societăți din grupul SAIC nu au furnizat niciun răspuns la chestionar. Acest lucru a fost valabil în special pentru mai multe societăți din grup specializate în activități de finanțare. Pentru aceste societăți, calculul valorii subvenției s-a bazat pe informațiile referitoare la sume, datele de începere și de încheiere și ratele dobânzii obligațiunilor, găsite fie în situațiile financiare publice, fie în informațiile emise investitorilor la bursele de valori.

3.5.4.5. Concluzie privind acordarea de finanțare preferențială: alte tipuri de finanțare

(636) Comisia a stabilit că toate grupurile de producători-exportatori incluse în eșantion au beneficiat de finanțare preferențială sub formă de linii de credit, ordine de acceptare bancare și obligațiuni. Având în vedere existența unei contribuții financiare, a unui avantaj pentru producătorii-exportatori și a specificității, Comisia a considerat aceste tipuri de finanțări preferențiale drept subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

(637) Rata de subvenționare stabilită în legătură cu finanțările preferențiale descrise mai sus, care au fost acordate în cursul perioadei de investigație grupurilor de societăți incluse în eșantion s-a ridicat la:

Finanțare preferențială: alte tipuri de finanțare

Denumirea societății	Rata de subvenționare
Grupul BYD	3,60 %
Grupul Geely	3,30 %
Grupul SAIC	8,27 %

3.6. **Programe de granturi**

(638) Comisia a constatat că toate cele trei grupuri de societăți incluse în eșantion au beneficiat de o varietate de programe de granturi.

3.6.1. *Granturi directe în numerar*

(639) Numai unul dintre grupurile exportatoare incluse în eșantion, grupul BYD, a furnizat informațiile subiacente pentru granturile primite în cursul perioadei de investigație. Celelalte două grupuri exportatoare incluse în eșantion nu au furnizat niciun temei juridic pentru granturile primite și, prin urmare, calculul valorii subvenției legate de granturile directe în numerar acordate acestor grupuri exportatoare s-a bazat pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază.

(640) Granturile primite de grupul BYD au fost legate de tehnologie, inovare și dezvoltare, achiziționarea de active fixe, sprijin industrial și promovare, precum și subvenții în numerar pentru forța de muncă, impozitare și diverse alte scopuri.

(a) Temei juridic

(641) Granturile pentru Grupul BYD au fost acordate de către autoritățile guvernamentale de la nivel național, provincial, orășenesc sau districtual și păreau să fie specifice grupului sau specifice din perspectiva localizării geografice sau a tipului de industrie. Nu s-au comunicat detalii juridice privind legislația specifică în temeiul căreia au fost acordate aceste avantaje, dacă într-adevăr a existat o bază juridică pentru acordarea lor. Totuși, Comisiei i-a fost transmisă pentru toate granturile o copie a unui document (denumit „notă”) eliberat de o autoritate guvernamentală, care însoțea grantul.

(b) Constatări

(642) Având în vedere volumul mare al granturilor pe care Comisia le-a identificat în conturile financiare ale Grupului BYD, prezentul regulament prezintă doar un rezumat al principalelor constatări. Dovezi privind existența a numeroase granturi și faptul că acestea au fost acordate de către diferitele niveluri ale GC au fost furnizate Grupului BYD în comunicarea constatărilor specifice proprii.

(643) În ceea ce privește celelalte două grupuri exportatoare incluse în eșantion, Comisia a constatat că acestea au oferit doar valoarea totală a granturilor primite în răspunsurile lor la chestionar, cu o diferențiere între granturile legate de venituri și granturile legate de active și nu au fost dispuse să furnizeze o defalcare mai detaliată și nici temeiul juridic al diferitelor granturi primite.

(644) Comisia a constatat că printre instrumentele prin care GC ghidează dezvoltarea sectorului BEV se numără și subvențiile directe din partea statului. Aceste subvenții au fost confirmate în rapoartele anuale publice ale producătorilor-exportatori incluși în eșantion și în cursul verificărilor la fața locului și au fost primite ca alte venituri sau ca venituri amânate în conturile financiare ale producătorilor-exportatori.

(c) Concluzie

(645) Granturile constituie subvenții în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, întrucât a avut loc un transfer de fonduri de la GC sub forma unor granturi destinate grupurilor incluse în eșantion și astfel acestora li s-a conferit un avantaj.

(646) Majoritatea acestor fonduri au fost înregistrate ca subvenții guvernamentale în conturile grupurilor exportatoare incluse în eșantion. Informațiile detaliate referitoare la aceste granturi furnizate de Grupul BYD au fost considerate de Comisie ca fiind elemente de probă concludente ale existenței unei subvenții care a conferit un avantaj.

(647) Comisia a evaluat toate granturile primite de Grupul BYD și a constatat că nu toate erau specifice producției de BEV. Granturile legate de tehnologie, inovare și dezvoltare, de achiziționarea de active fixe și de sprijinul și promovarea industrială au fost considerate specifice în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) și al articolului 4 alineatul (3) din regulamentul de bază, având în vedere că, din documentele furnizate de Grupul BYD, acestea par a fi limitate la anumite societăți, la anumite industrii, cum ar fi industria BEV, sau la proiecte specifice în anumite regiuni.

(648) Totodată, aceste granturi nu au îndeplinit cerințele de nespecificitate prevăzute la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din regulamentul de bază, întrucât condițiile de eligibilitate și criteriile efective de selecție pentru ca întreprinderile să fie eligibile nu sunt transparente, nu sunt obiective și nu se aplică în mod automat.

(649) Întrucât celelalte două grupuri exportatoare incluse în eșantion nu au furnizat nicio informație detaliată cu privire la granturile primite, Comisia și-a bazat constatările pe articolul 28 din regulamentul de bază și a concluzionat că toate granturile primite de aceste grupuri au fost specifice și se refereau la fabricarea produsului în cauză.

(d) Calculul valorii subvenției

(650) Avantajul a fost calculat ca fiind suma primită în cursul PI, sau suma alocată perioadei de investigație, atunci când suma a fost amortizată pe durata de viață utilă a activelor fixe de care este legat grantul primit înainte de perioada de investigație.

(651) Ratele de subvenționare stabilite în ceea ce privește totalitatea granturilor din cursul perioadei de investigație pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion au fost următoarele:

Granturi

Denumirea societății	Rata de subvenționare
Grupul BYD	0,61 %
Grupul Geely	2,31 %
Grupul SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie*

(652) Investigația a stabilit că GC, atât la nivel central, cât și la nivel subcentral, a transferat fonduri producătorilor de BEV sub formă de plăți în numerar per unitate de BEV vândute în China, în beneficiul direct al producătorilor de BEV. Aceasta constituie un transfer direct de fonduri către producătorii de BEV pe baza vânzărilor lor în China.

(653) Schema se aplică vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie („NEV”), inclusiv BEV, vândute pe piața internă. Cuantumul plăților în numerar este stabilit la nivelul administrației centrale și variază în funcție de perioada în care au avut loc vânzările și de tipul de NEV (de exemplu, vehicule electrice cu baterie sau vehicule hibride reîncărcabile).

(654) Programul se limitează la vânzările de modele NEV enumerate într-un catalog publicat de autoritățile chineze. Pentru a primi plăți, producătorii de BEV trebuie să prezinte în fiecare an un raport cuprinzător de lichidare, împreună cu informații detaliate cu privire la vânzările lor din anul precedent. Acestea trebuie să includă facturi de vânzare, specificații tehnice ale produselor și detalii privind înmatricularea vehiculelor. Odată transmise, autoritățile relevante de la diferite niveluri guvernamentale verifică datele furnizate. Ulterior, fondurile sunt transferate producătorilor.

(a) Temei juridic

(655) Temeiul juridic al acestui program este Comunicarea privind politicile de sprijin financiar pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie în perioada 2016-2020 ([2015] nr. 134), care a fost revizuită prin Comunicarea Ministerului Finanțelor privind adaptarea politicii de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie ([2016] nr. 958), modificat ulterior prin Comunicarea privind politicile de subvenționare fiscală pentru îmbunătățirea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie ([2020] nr. 86) și prin Comunicarea privind politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie în 2022 ([2021] nr. 466).

(b) Constatările investigației

Intenția GA de a sprijini direct industria internă a BEV

(656) Contrar afirmației GC și a altor părți potrivit căreia această subvenție era destinată să aducă beneficii consumatorilor, investigația a stabilit că programul a fost menit să crească vânzările producătorilor interni prin intermediul unor plăți din resurse de stat. Programul este conceput pentru a promova dezvoltarea industriei NEV și se adresează în mod specific producătorilor de NEV (spre deosebire de consumatori).

(657) Scopul principal al acestui sistem de subvenții a fost de a promova dezvoltarea accelerată a industriei vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie, inclusiv a industriei BEV. În mod specific, Comunicarea privind politica de sprijin financiar pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie în perioada 2016-2020 prevede: „*Pentru a menține continuitatea politicilor și pentru a promova dezvoltarea accelerată a industrie vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie, Ministerul Finanțelor, Ministerul Științei și Tehnologiei, Ministerul Industriei și Tehnologiei Informației și Comisia Națională pentru Dezvoltare și Reformă (denumite în continuare «cele patru ministere și comisii») vor continua să pună în aplicare politici de subvenționare pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie în perioada 2016-2 020, în conformitate cu cerințele «Avizelor orientative ale Biroului General al Consiliului de Stat privind accelerarea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu noi tipuri de energie»*” [Guobanfa (2014) nr. 35]. Modificările și revizuirile ulterioare conțin un limbaj similar ([211]).

(658) Producătorii de NEV, mai degrabă decât consumatorii, se află în centrul politicii de subvenționare fiscală. Producătorii de NEV sunt destinatarii programului; aceștia sunt cei care trebuie să îndeplinească cerințele pentru a primi plăți; aceștia trebuie să furnizeze informațiile referitoare la procesul lor de producție și de vânzare. Aceste informații includ prezentarea rapoartelor de calcul al fondurilor din anul precedent, împreună cu detalii privind vânzările de produse, operațiunile, inclusiv facturile de vânzare, parametrii tehnici ai produselor și informațiile privind înmatricularea vehiculelor. În plus, aceștia au fost încurajați să dezvolte platforme de monitorizare și control pentru a raporta aceste informații.

(659) Producătorii NEV (împreună cu administrațiile locale) au fost, de asemenea, destinatarii direcți ai unui mecanism punitiv în caz de fraudă, iar cadrul juridic prevede că trebuie luate măsuri direct împotriva întreprinderilor producătoare care obțin subvenții prin mijloace ilegale.

([211]) Comunicarea Ministerului de Finanțe privind adaptarea politicii de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie [CaiJian (2016) nr. 958], Comunicarea privind politicile de subvenționare fiscală pentru îmbunătățirea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie [CaiJian (2020) nr. 86] și Comunicarea privind politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea noilor vehicule energetice în 2022 [CaiJian (2021) nr. 466].

(660) În cele din urmă, principalele motive pentru întreruperea programului, la 31 decembrie 2022, au fost legate de dezvoltarea industriei NEV în China. Astfel cum a recunoscut GC ([212]), aceasta a decis să pună capăt programului atunci când a considerat că industria chineză NEV a atins un nivel adecvat de dezvoltare și amploare.

(661) În plus, faptul că programul s-a limitat la VNU produse pe plan intern arată că scopul programului a fost de a dezvolta producția mai degrabă decât consumul de BEV. Într-adevăr, Comisia a stabilit că niciun vehicul importat nu a beneficiat de acest sistem. Autorităților chineze li s-a solicitat în mod specific să furnizeze informații cu privire la măsura în care BEV importate au beneficiat de schemă pe durata sa. Autoritățile chineze au susținut că BEV importate au fost eligibile pentru acest program, însă autoritățile chineze au recunoscut că această subvenție nu a fost niciodată acordată societăților importatoare sau producătorilor străini. De fapt, GC nu a fost în măsură să demonstreze existența unei proceduri prin care producătorii sau importatorii străini să solicite și să primească fonduri în cadrul politicii de subvenționare fiscală. În plus, potrivit informațiilor disponibile ([213]), NEV ar putea fi subvenționate numai dacă bateria a fost fabricată de o societate chineză. Prin urmare, s-a concluzionat că acest program a adus beneficii doar producătorilor BEV din China și a fost conceput doar pentru aceștia.

Durata programului, rolul autorităților locale și programele paralele elaborate.

(662) Astfel cum se explică la considerentele 641-659, NEV vândute după 31 decembrie 2022 nu mai sunt eligibile pentru politica de subvenționare fiscală. Cu toate acestea, investigația a stabilit că producătorii de BEV au continuat să beneficieze de acest sistem de subvenționare în cursul perioadei de investigație și vor continua să beneficieze de fondurile primite în cadrul acestei scheme pentru o perioadă extinsă de timp după perioada de investigație.

(663) De exemplu, transferul de fonduri legat de toate BEV eligibile vândute și înregistrate în 2020 a avut loc abia la sfârșitul anului 2023. Investigația a arătat, de asemenea, că fondurile au fost transferate în cursul perioadei de investigație către producătorii-exportatori incluși în eșantion pentru automobilele vândute în 2018. Prin urmare, Comisia a concluzionat că producătorii de BEV vor continua să beneficieze de un transfer direct de numerar în cadrul acestei scheme în anii care urmează perioadei de investigație.

(664) În plus, investigația a arătat că autoritățile locale, sub îndrumarea directă sau indirectă a GC, au instituit un număr mare de programe similare, dintre care unele se aseamănă îndeaproape cu schema națională. Aceste inițiative locale împărtășesc obiectivul comun de a stimula producția de BEV, ceea ce va duce la continuarea sprijinului pentru producătorii chinezi de BEV.

(c) Avantaje

(665) În cursul PI, producătorii de BEV au beneficiat de plăți directe în numerar din partea GC pe baza vânzărilor lor raportate.

(666) Producătorii incluși în eșantion și GC au susținut că subvenția oferă avantaje în primul rând consumatorilor, nu producătorilor, deoarece se presupune că producătorii ar promova subvențiile către consumatori în numele guvernului, în timp ce vând vehiculele. În cadrul acestei scheme, atunci când producătorii de BEV vând un autovehicul alimentat cu tipuri noi de energie, societatea stabilește un preț cu clientul. Prețul plătit de client ar fi rezultatul unei reduceri, cu valoarea subvenției, a unui preț de bază teoretic stabilit de societate. Această reducere ar trebui să țină seama de valoarea subvenției. În acest sens, clientul ar trebui să plătească un preț redus, pentru care societatea este ulterior rambursată de guvern.

(667) În pofida presupusei intenții de a oferi avantaje consumatorilor, realitatea este că GC a transferat în mod direct fonduri sub formă de plăți directe în numerar către producătorii de BEV pe baza activității lor economice și a vânzărilor anterioare raportate. Acest lucru reprezintă fără echivoc un stimulent clar pentru producția de BEV și a conferit un avantaj tangibil producătorilor.

([212]) În conformitate cu Comunicarea privind politica de subvenționare fiscală pentru promovarea și aplicarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie în 2022 [Cai Jian (2021) nr. 466],

([213]) *Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries* (De ce domină o societate chineză producția de baterii pentru vehicule electrice), New York Times, 22 decembrie 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) În plus, investigația a arătat că prezența sau absența subvenției nu a fost corelată cu prețul final perceput consumatorilor. Nu a existat niciun impact semnificativ al subvenției asupra prețului perceput consumatorilor înainte sau după eliminarea acesteia.

(669) Există dovezi că prețurile pentru consumatori pentru modelele reprezentative au rămas stabile sau chiar au scăzut în toate cele trei societăți incluse în eșantion după încheierea oficială a programului privind politica de subvenționare fiscală în decembrie 2022. În cazul în care, pe durata schemei, prețurile vehiculelor vândute în 2022 ar fi fost reduse cu valoarea subvenției, prețurile acestor vehicule ar fi trebuit să crească cu aceeași valoare în ianuarie 2023, de îndată ce vehiculul nu mai era eligibil pentru subvenție.

(670) Cu toate acestea, a avut loc contrariul. Prețurile pentru aceste modele fie au rămas aceleași, fie au scăzut treptat în restul perioadei de investigație. Prin urmare, subvenția din 2022 nu a oferit avantaje consumatorilor în ceea ce privește obținerea unor prețuri mai reduse. În schimb, producătorii au stabilit prețuri care le-au permis să beneficieze de întreaga subvenție.

(671) În plus, investigația a stabilit că GC nu a pus în aplicare nicio măsură pentru a se asigura că avantajele subvenției au fost transferate clienților, iar stabilirea prețurilor a fost lăsată la latitudinea producătorilor. Astfel, prin modul său de concepere și funcționare, această schemă a urmărit să ofere avantaje producătorilor NEV.

(672) Din cauza discrepanței temporale dintre vânzarea BEV și plata fondurilor guvernamentale, pe care producătorii nu le pot prevedea, incertitudinea cu privire la calendarul plăților se poate prelungi până la patru ani. Prin urmare, avantajul pentru producători se materializează pe deplin atunci când plățile sunt primite în cele din urmă.

(d) Specificitate

(673) Subvenția este specifică, deoarece vizează numai industria NEV, inclusiv industria BEV. De asemenea, s-a concluzionat că acest program a oferit avantaje doar producătorilor BEV din China și a fost conceput doar pentru aceștia.

(e) Concluzie

(674) Potrivit Comisiei, politica de subvenționare fiscală descrisă mai sus constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unui transfer direct de fonduri, ceea ce conferă societății în cauză un avantaj.

(f) Calculul valorii subvenției

(675) Subvenția a fost acordată pe baza cantităților de unități BEV vândute în China. Valoarea avantajului în perioada de investigație a fost calculată pe baza plăților primite pentru BEV în cadrul acestei scheme de către producătorii incluși în eșantion în cursul perioadei de investigație.

(676) Rata de subvenționare, stabilită în cursul perioadei de investigație în legătură cu acest regim pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion, se ridică la:

Denumirea societății	Rata de subvenționare
Grupul BYD	2,18 %
Grupul Geely	2,14 %
Grupul SAIC	2,28 %

3.7. **Furnizarea de bunuri și servicii de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată („LTAR”)**

3.7.1. *Acordarea de către autorităților publice a drepturilor de folosință asupra terenurilor pentru o remunerație mai mică decât cea adecvată*

(677) Toate terenurile din RPC sunt deținute fie de către stat, fie de către o colectivitate, constituită din sate sau comune, înainte ca dreptul de proprietate sau uzufructul asupra terenurilor să poată fi înregistrat sau acordat unei întreprinderi sau unor proprietari individuali. Toate parcelele de teren din zonele urbane sunt deținute de către stat și toate parcelele de teren din zonele rurale sunt deținute de sate sau comune.

(678) În temeiul Constituției RPC, precum și al dreptului funciar, societățile și persoanele fizice pot, totuși, să achiziționeze „drepturi de folosință asupra terenului” („LUR”). Pentru terenuri industriale, concesiunea este în mod normal de 50 de ani și poate fi reînnoită pentru o perioadă suplimentară de 50 de ani.

(a) Temeiul juridic/Cadrul de reglementare

(679) Dispozițiile privind dreptul de folosință asupra terenurilor în China decurg din Legea Republicii Populare Chineze privind administrarea terenurilor ([214]). În plus, temeiul juridic cuprinde și următoarele documente:

(1) Legea Republicii Populare Chineze privind proprietatea (Ordinul Președintelui Republicii Populare Chineze nr. 62) ([215]);

(2) Legea Republicii Populare Chineze privind administrarea terenurilor (Ordinul Președintelui Republicii Populare Chineze nr. 28) ([216]);

(3) Legea Republicii Populare Chineze privind administrarea proprietății imobiliare urbane (Ordinul nr. 29 al Președintelui Republicii Populare Chineze) ([217]);

(4) Reglementările interimare ale Republicii Populare Chineze privind atribuirea și transferul dreptului de folosință a terenurilor aflate în proprietatea statului în zonele urbane (Decretul nr. 55 al Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineze) ([218]);

(5) Regulamentul privind punerea în aplicare a Legii privind administrarea terenurilor a Republicii Populare Chineze [Ordinul nr. 653 al Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineze (2014)] ([219]);

(6) Dispozițiile privind alocarea drepturilor de folosință asupra terenurilor publice pentru construcții prin cereri de oferte, licitații și cotații (Anunțul nr. 39 al CSRC) ([220]) și

(7) Comunicarea Consiliului de Stat referitoare la problemele relevante privind consolidarea controlului asupra terenurilor [Guo Fa (2006) nr. 31] ([221]).

(b) Constatările investigației

(680) În conformitate cu articolul 10 din „Dispozițiile privind alocarea drepturilor de folosință asupra terenurilor publice pentru construcții prin cereri de oferte, licitații și cotații”, autoritățile locale stabilesc prețurile terenurilor în conformitate cu sistemul de evaluare a terenurilor urbane, care este actualizat o dată la trei ani și cu politica industrială a guvernului.

(681) În cadrul investigațiilor anterioare ([222]), Comisia a constatat că prețurile plătite pentru LUR în RPC nu sunt reprezentative pentru un preț al pieței stabilit de cererea și oferta de pe piața liberă, deoarece sistemul de licitații s-a dovedit a fi neclar, lipsit de transparență și disfuncțional în practică, iar prețurile s-au dovedit a fi fixate în mod arbitrar de către autorități. Așa cum s-a menționat la considerentul anterior, autoritățile fixează prețurile în conformitate cu sistemul de evaluare a terenurilor urbane care le impune, printre alte criterii, să ia în considerare și politica industrială atunci când stabilesc prețurile terenurilor industriale.

(682) Investigația actuală nu a evidențiat nicio schimbare notabilă în acest sens. De exemplu, Comisia a constatat că majoritatea grupurilor de societăți incluse în eșantion și-au obținut LUR pentru prețul exact solicitat de autoritățile locale în cadrul unei proceduri de licitație.

([214]) A se vedea Legea Republicii Populare Chineze privind administrarea terenurilor din 25 iunie 1986, astfel cum a fost modificată, disponibilă la: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560,.

([215]) A se vedea Legea Republicii Populare Chineze privind proprietatea din 16 martie 2007, disponibilă la: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) A se vedea Regulamentul privind punerea în aplicare a Legii Republicii Populare Chineze privind administrarea terenurilor din 27 decembrie 1998, astfel cum a fost modificat, disponibil la: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) A se vedea https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) A se vedea https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) A se vedea https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) A se consulta //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]) A se vedea https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) A se vedea considerentele 295-299 din cauza HRF, considerentele 488-490 din cauza privind anvelopele, considerentele 500-502 din cauza privind MFS, considerentele 541-543 din cauza FCA, considerentele 540-548.

(683) Elementele de probă de mai sus contrazic afirmațiile GC potrivit cărora prețurile plătite pentru DFT în RPC reprezintă prețul pieței, care este stabilit de cererea și oferta de pe piața liberă.

(c) Concluzie

(684) Constatările prezentei investigații arată că situația privind achiziționarea de DFT în RPC este netransparentă și că prețurile au fost stabilite în mod arbitrar de către autorități.

(685) Prin urmare, acordarea drepturilor de folosință a terenurilor de către GC ar trebui să fie considerată o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, sub forma acordării unor bunuri, ceea ce conferă un avantaj societăților beneficiare. Astfel cum s-a explicat în considerentele 676-679 de mai sus, în RPC nu există o piață funcțională a terenurilor, iar utilizarea unei valori de referință externe (a se vedea considerentul 688) demonstrează că suma plătită pentru drepturile de folosință asupra terenurilor de către producătorii-exportatori incluși în eșantion este cu mult inferioară prețului normal al pieței.

(686) În contextul accesului preferențial la terenurile industriale acordat societăților care aparțin anumitor industrii, Comisia a observat că prețul stabilit de autoritățile locale trebuie să țină seama de politica industrială a guvernului, așa cum s-a menționat în considerentul 680 de mai sus. Conform acestei politici industriale, industria este clasificată drept industrie încurajată. În plus, în conformitate cu Decizia nr. 40 a Consiliului de Stat, autoritățile publice trebuie să ia în considerare Catalogul de îndrumare privind restructurarea industriei și politicile industriale atunci când acordă terenuri. Articolul XVIII din Decizia nr. 40 precizează explicit faptul că industriile „restricționate" nu vor avea acces la drepturi de folosință asupra terenurilor. De aici rezultă că subvenția este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) și al articolului 4 alineatul (2) litera (c) din regulamentul de bază, întrucât accesul preferențial la terenurile industriale este limitat la societățile care aparțin anumitor industrii, în acest caz industriei BEV, iar practicile guvernului în acest domeniu sunt neclare și lipsite de transparență.

(d) Calculul valorii subvenției

(687) La fel ca în investigațiile anterioare ([223]) și în conformitate cu articolul 6 litera (d) punctul (ii) din regulamentul de bază, prețurile terenurilor din Teritoriul vamal distinct Taiwan, Penghu, Kinmen și Matsu („Taipeiul Chinez") au fost utilizate ca valoare de referință externă ([224]). Avantajul acordat beneficiarilor se calculează luând în considerare diferența dintre suma plătită efectiv de fiecare dintre producătorii-exportatori incluși în eșantion (și anume, prețul efectiv plătit așa cum este declarat în contract și, după caz, prețul menționat în contract, din care se scade suma aferentă restituirilor/granturilor acordate de autoritățile locale) pentru drepturile de folosință asupra terenurilor și suma care ar fi trebuit să fie plătită în mod normal, pe baza valorii de referință din Taipeiul Chinez.

(688) Comisia consideră că Taipeiul Chinez reprezintă o referință externă adecvată din următoarele motive:

— nivelul de dezvoltare economică, PIB-ul și structura economică din Taipeiul Chinez sunt comparabile cu cele din în majoritatea provinciilor și orașelor din RPC în care își au sediile producătorii-exportatori incluși în eșantion;

— proximitatea fizică dintre RPC și Taipeiul Chinez;

— prezența masivă a infrastructurilor industriale atât în Taipeiul Chinez, cât și în multe provincii din RPC;

— relațiile economice strânse și comerțul transfrontalier substanțial dintre Taipeiul Chinez și RPC;

— densitatea ridicată a populației în multe provincii din RPC și în Taipeiul Chinez;

— asemănarea dintre Taipeiul Chinez și RPC în ceea ce privește tipurile de teren și tranzacțiile utilizate pentru construirea valorii de referință relevante; și

— caracteristicile demografice, lingvistice și culturale comune ale Taipeiului Chinez și ale RPC.

([223]) A se vedea cauza anvelopelor, cauza MFS, cauza CFO și cauza FCA.

([224]) Susținut de Tribunal în cauza T-444/11, Gold East Paper și Gold Huacheng Paper/Consiliul, hotărârea Tribunalului din 11 septembrie 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Urmând metodologia aplicată în cadrul investigațiilor anterioare ([225]), Comisia a utilizat prețul mediu pe metru pătrat de teren stabilit în Taipeiul Chinez, ajustat în funcție de inflație și evoluția PIB-ului începând cu datele contractelor respective privind drepturile de folosință asupra terenurilor. Informațiile privind prețurile terenurilor industriale din 2013 au fost obținute de pe site-ul internet al Biroului industrial al Ministerului Afacerilor Economice din Taiwan ([226]). Pentru anii precedenți, prețurile au fost corectate utilizând ratele inflației și evoluția PIB pe cap de locuitor la prețurile curente în USD pentru Taipeiul Chinez, astfel cum au fost publicate de FMI pentru anul 2013.

(690) Rata de subvenționare stabilită în cursul perioadei de investigație în legătură cu această subvenție pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion, se ridică la:

Denumirea societății	Rata de subvenționare
Grupul BYD	1,20 %
Grupul Geely	0,84 %
Grupul SAIC	0,67 %

3.7.2. *Furnizarea de către autoritățile publice de baterii și de factori de producție esențiali pentru producția de baterii (și anume, fosfat de litiu) contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată*

(a) Introducere

(691) În memorandumul privind suficiența elementelor de probă, Comisia a constatat că par să existe un număr mare de planuri specifice prin care GC sau administrațiile locale oferă sprijin specific pentru dezvoltarea materiilor prime și a materialelor de producție ai BEV, precum și pentru baterii. Elementele de probă cuprinse în memorandumul privind suficiența elementelor de probă au arătat că GC a creat un cadru prin care sunt sprijinite toate nivelurile lanțului industrial al BEV, de la extracția materiilor prime esențiale pentru producția de factori de producție până la factorii de producție intermediari și produsul final, în vederea dezvoltării rapide și puternice a industriei BEV. Acest lucru a fost confirmat de analiza efectuată de Comisie, care arată că GC are în vedere furnizorii de materii prime din amonte și furnizorii de baterii ca parte a unui cadru mai larg pentru dezvoltarea și promovarea industriei BEV în ansamblu.

(692) Litiul, cobaltul, nichelul, cuprul (utilizate sub formă de folie de cupru), aluminiul (utilizat și sub formă de folie de aluminiu și ca benzi de aluminiu pentru carcasa celulelor) și grafitul sunt principalele materii prime utilizate în bateriile cu fosfat de litiu-fier (denumite în continuare „litiu" sau „LFP") și în bateriile cu oxizi de nichel-mangan-cobalt (denumite în continuare „NMC"). Ambele tipuri de baterii fac parte din așa-numitele „baterii litiu-ion". Comisia a constatat că Grupul BYD a fost singurul producător-exportator de BEV inclus în eșantion, integrat pe verticală, care producea baterii LFP pentru BEV. Comisia a colectat informații de la Grupul BYD cu privire la materiile prime utilizate în producția de celule pentru pachetul de baterii (și anume, benzi de aluminiu, folie de aluminiu, folie de cupru, grafit și LFP). Având în vedere importanța LFP în procesul de producție a bateriilor (reprezentând aproximativ [25 % – 35 %] din costurile de producție ale bateriei), Comisia și-a concentrat investigația în etapa provizorie asupra furnizării de LFP contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(693) În cursul investigației, Comisia a constatat, în special, că singurul grup integrat vertical se aproviziona cu LFP de la furnizori afiliați și neafiliați pentru producția de baterii destinate BEV. LFP este tipul de litiu utilizat în bateriile LFP și se obține prin amestecarea carbonatului de litiu cu fosfatul de fier. LFP este principala componentă a celulelor de baterii, reprezentând în total aproximativ [25-35] % din costul ansamblului de baterii.

(694) Celelalte două grupuri (SAIC și Geely) și-au procurat bateriile de la furnizori neafiliați și afiliați, precum și de la întreprinderi comune cu Contemporary Amperex Technology Company Limited (denumită în continuare „CATL"). Ansamblul de baterii este principalul factor de cost al BEV, reprezentând în total [40-50] % din costul de producție.

([225]) A se vedea cauzele MFS, OAO, privind panourile solare și CFO.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Prin urmare, în această etapă a procedurii, Comisia s-a concentrat asupra principalilor factori de cost în producția de BEV, și anume (1) furnizarea de baterii în ceea ce privește producătorul-exportator de BEV neintegrat și (2) furnizarea de LFP în ceea ce privește producătorul-exportator de BEV integrat, ca principală materie primă utilizată în producția de baterii.

(b) Lipsa de cooperare și utilizarea datelor disponibile

(696) Astfel cum s-a subliniat în secțiunea 3.3.1.1, deși i s-a solicitat acest lucru, GC nu a transmis furnizorilor cunoscuți din China chestionarul specific destinat furnizorilor de materii prime și de baterii de BEV. În plus, GC nu a furnizat informații esențiale cu privire la caracteristicile pieței interne a materialelor de producție pentru BEV în China și operatorii săi economici.

(697) Întrucât Comisia nu a primit nicio informație din partea GC cu privire la cadrul legislativ existent, la structura pieței interne, la mecanismele de stabilire a prețurilor și la prețuri și la acționariatul societăților, Comisia a considerat că nu a primit informații esențiale care să fie relevante pentru investigație.

(698) În absența oricărei informații furnizate de GC în ceea ce privește numărul și structura de proprietate a furnizorilor interni de materii prime și de baterii pentru BEV, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază. În acest sens, Comisia a analizat planuri specifice privind industria de baterii pentru vehicule alimentate cu tipuri noi de energie din China („NEV”), din care fac parte BEV, precum și situația furnizorilor de materii prime pentru producătorul-exportator integrat vertical și furnizorii de baterii afiliați ai celor doi producători-exportatori incluși în eșantion care nu sunt integrați pe verticală. Atunci când a fost necesar din cauza lipsei de informații la dosar, Comisia a trebuit să tragă concluzii pe baza faptelor și informațiilor disponibile la dosar.

(699) Astfel cum s-a subliniat în secțiunea 3.3.2, grupul SAIC nu a furnizat informații referitoare la costul de producție, la lista materialelor, la specificațiile produsului, nici la compoziția chimică a materiei prime achiziționate de la furnizori și la sprijinirea listelor de achiziții defalcate pe tranzacție pentru furnizori, deși i s-a solicitat acest lucru. În acest context, Comisia a considerat că lipseau informațiile esențiale necesare pentru a ajunge la o constatare suficient de exactă și că trebuie să se bazeze pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(700) În consecință, în ceea ce privește producătorii-exportatori de BEV neintegrați, Comisia s-a putut baza numai pe informațiile colectate de la Grupul Geely. Având în vedere că ambii producători-exportatori de BEV neintegrați se aprovizionează cu baterii de la furnizori de baterii similari și că Comisia și-ar putea baza constatările în ceea ce privește furnizarea de baterii Grupului Geely pe date furnizate direct de furnizorii săi, Comisia consideră că informațiile referitoare la Grupul Geely reprezintă o înlocuire rezonabilă a informațiilor necesare pentru a formula constatări pentru grupul SAIC. Cu toate acestea, Comisia s-a bazat în continuare pe informațiile colectate de la Grupul SAIC care puteau fi verificate, în special în ceea ce privește denumirile furnizorilor de baterii pentru Grupul SAIC.

3.7.2.1. Furnizarea de baterii de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

(701) Pentru a stabili existența unei subvenții care face obiectul unor măsuri compensatorii, trebuie să fie prezente trei elemente în temeiul articolelor 3 și 4 din regulamentul de bază: (1) o contribuție financiară; (2) un avantaj și (3) specificitate.

3.7.2.1.1. *Contribuția financiară*

(a) Furnizori de baterii care acționează ca „organisme publice”

(702) Comisia a analizat mai întâi dacă se poate considera că furnizorii de baterii reprezintă organisme publice, astfel încât furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată să poată fi atribuită GC în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul de bază. Astfel cum s-a explicat în detaliu în secțiunea 3.5.1.1, considerentele 409-418, standardul juridic pentru existența unui organism public trebuie interpretat în conformitate cu jurisprudența OMC detaliată în această secțiune. Pe baza jurisprudenței relevante menționate în considerentele 409-418, pentru a verifica dacă producătorii de factori de producție din China implicați în

furnizarea factorilor de producție sunt „organisme publice” (și anume, entități care dețin, exercită sau sunt învestite cu autoritatea de a exercita funcții guvernamentale), în cadrul examinării ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de (i) mediul juridic și economic predominant în țara în care își desfășoară activitatea entitățile investigate, (ii) relația dintre entitățile în cauză și guvern și (iii) caracteristicile și funcțiile de bază ale entităților relevante.

(703) În plus, astfel cum s-a subliniat în considerentul 416, organul de apel a subliniat relevanța lipsei de cooperare din partea guvernului în cauză pentru a stabili că unele entități sunt organisme publice ([227]). Într-adevăr, în contextul în care o autoritate de investigație trebuie să examineze elementele referitoare la relația dintre guvern și anumite entități care exercită funcții guvernamentale, guvernul deține informațiile esențiale necesare pentru a lua o hotărâre cu privire la organismele publice. În cazul în care guvernul nu comunică astfel de informații, autoritatea de investigație poate trage concluzii din lipsa de cooperare, inclusiv din faptul că informațiile solicitate ar confirma, de exemplu, prezența esențială a statului în entitățile respective, ceea ce implică exercitarea unui control semnificativ asupra entităților respective. Astfel, dovada unor indicii formale privind proprietatea statului, controlul direct din partea statului și intervenția statului pe piață în vederea atingerii anumitor obiective de politică pot demonstra, inclusiv într-un context în care nu există cooperare din partea guvernului în cauză, că producătorii de factori de producție sunt învestiți cu autoritate publică și exercită funcții guvernamentale.

(704) În cele din urmă, pentru a fi considerați organisme publice, furnizorii respectivi nu ar trebui neapărat să fie controlați de GC în fiecare vânzare de factori de producție către producătorii din aval. Întrebarea centrală este dacă entitățile însele posedă caracteristicile și funcțiile de bază care le-ar califica drept organisme publice.

(1) *Mediul juridic și economic predominant în RPC*

(705) Astfel cum se explică în detaliu în considerentele 197-203, mediul juridic și economic din RPC în care își desfășoară activitatea furnizorii de factori de producție BEV se caracterizează printr-o prezență puternică și un control extins din partea guvernului, în care statul exercită o influență decisivă asupra alocării resurselor și asupra prețurilor acestora. Astfel, în contextul analizării mediului juridic și economic pe care GC l-a creat pentru furnizarea de factori de producție pentru BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, trebuie reamintit, prin urmare, încă de la început, nivelul de intervenție al GC și al PCC asupra economiei chineze (a se vedea, în special, considerentul 201).

(706) În conformitate cu doctrina economiei socialiste de piață, GC susține modelarea structurii economice a țării, nu în ultimul rând având în vedere articolul 11 din Constituție, potrivit căruia guvernul exercită în mod explicit supravegherea și controlul inclusiv asupra sectoarelor nepublice ale economiei (a se vedea în special considerentul 199), incluzând, prin urmare, chiar și furnizorii privați de factori de producție pentru BEV. Pe baza acestei ancorări constituționale și a existenței unor structuri instituționale și organizatorice, GC este în măsură să își urmărească obiectivele de politică, în special prin intermediul sistemului de planificare elaborat (a se vedea, de asemenea, considerentul 203) și prin adoptarea de măsuri specifice, inclusiv de sprijin, pentru principalii operatori din sectoarele încurajate.

(707) După cum se va detalia mai jos, dezvoltarea factorilor de producție din amonte pentru producția de baterii și bateriile sunt interconectate, întrucât atât dezvoltarea factorilor de producție din amonte, cât și a celor din sectorul intermediar contribuie, la rândul său, la dezvoltarea sectorului BEV. GC nu numai că a prezentat politici și măsuri pentru dezvoltarea sectorului BEV și a industriilor din jurul acestuia, ci a creat un cadru cuprinzător. Acest cadru arată modul în care GC intervine pe piață, astfel încât furnizorii de factori de producție să nu fie operatori de pe piața liberă, ci entități care au îndeplinit funcțiile guvernamentale atribuite, și anume acelea de a dezvolta industria BEV. Prin urmare, prezenta secțiune va analiza atât obiectivele de politică referitoare la materialele din amonte (și anume principalii factori de producție în producția de baterii), cât și factorii de producție intermediari, cum ar fi bateriile, precum și măsurile specifice adoptate de GC care urmăresc aceste obiective.

([227]) Raportul Organului de apel, SUA – *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China* (Taxe antidumping și compensatorii pentru anumite produse din China), WT/DS379/AB/R, punctul 349.

(2) *Obiectivele de politică ale GC de a dezvolta industria BEV*

(708) În secțiunea 3.1 au fost detaliate informațiile și contextul relevante, explicând importanța pe care GC o acordă dezvoltării industriei BEV, inclusiv prin dezvoltarea industriilor din jurul acesteia, ca element esențial pentru succesul producătorilor de BEV. Obiectivul general de politică de a încuraja sectorul BEV, inclusiv prin furnizarea de factori de producție, este demonstrat de un număr mare de regulamente și de alte documente și planuri de politică emise de diferite organisme guvernamentale pentru a supraveghea fiecare aspect al acestor sectoare în ceea ce privește bateriile și/sau factorii de producție ai acestora.

(709) *The 2017 Action Plan for Promoting the Development of the Automotive Power Battery Industry* (Planul de acțiune din 2017 pentru promovarea dezvoltării industriei bateriilor pentru automobile) („*Planul de acțiune din 2017 privind bateriile*") ([228]), abordat printre altele în considerentele 230-232, prezintă modul în care orientările de politică ale guvernului cuprinde întregul lanț valoric al NEV.

(710) Acest plan a fost adoptat „*în vederea punerii în aplicare a «Comunicării Consiliului de Stat privind emiterea planului de dezvoltare pentru economisirea energiei și industria vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2012-2020)» [Guofa (2012) nr. 22] și a «Avizelor orientative ale Biroului General al Consiliului de Stat privind accelerarea promovării și aplicării vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie» [Guobanfa (2014) nr. 35] (...), precum și pentru a promova dezvoltarea sănătoasă și durabilă a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie*" ([229]). În plus, Planul de acțiune din 2017 privind bateriile prevede o dezvoltare a industriei bateriilor, cu scopul de a contribui, la rândul său, la dezvoltarea industriei NEV, din care face parte industria BEV („*bateriile electrice sunt nucleul vehiculelor electrice și cheia dezvoltării industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie*"). Aceste legături între planul privind bateriile și principalele planuri de sprijinire a producției de BEV arată că GC a încurajat dezvoltarea industriei bateriilor ca fiind esențială pentru dezvoltarea sectorului BEV. În special, acest lucru arată că dezvoltarea industriei bateriilor este menită să servească obiectivelor de dezvoltare a industriei BEV prin reducerea costurilor pentru a furniza baterii mai ieftine. În cele din urmă, aceasta arată preferința acordată de GC producătorilor de baterii interni, în vederea consolidării acestora și a încurajării pătrunderii lor pe piețele externe.

(711) Pe lângă Planul de acțiune din 2017 privind bateriile menționat mai sus, temeiul juridic al celor mai relevante norme și reglementări este următorul:

— Cel de al 13-lea plan cincinal pentru dezvoltarea industriilor strategice și emergente ([230]);

— Cel de al 14-lea plan cincinal pentru dezvoltarea industriei materiilor prime („*Al 14-lea plan cincinal privind materiile prime*") ([231]);

— Catalogul industriilor încurajate din regiunea occidentală (Ordinul nr. 40 [2021]) („*Catalogul industriilor încurajate*") ([232]);

— Catalogul de îndrumare în materie de restructurare industrială [Ordinul nr. 49 [2019]) („*Catalogul industrial*") ([233]);

— Planul de dezvoltare industrială privind economisirea energiei și NEV (2012-2020) („*Planul NEV 2012-2020*") ([234]);

— Avize orientative privind extinderea investițiilor în industriile strategice emergente și cultivarea unor noi puncte de creștere consolidate și a unor noi poluri de creștere [Ordinul nr. 1409 [2020]) („*Avize orientative privind investițiile*") ([235]);

([228]) A se vedea detaliile la adresa: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) A se vedea detalii la adresa: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) Disponibil la adresa : https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. O traducere în limba engleză este disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/
([231]) Textul integral al planului este disponibil la adresa: //www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html
([233]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm
([234]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm
([235]) Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. O traducere în limba engleză este disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

— Comunicare a Ministerului Industriei și Tehnologiei Informației și al Administrației de Stat pentru Reglementarea Pieței privind dezvoltarea coordonată și stabilă a lanțului industrial și a lanțului de aprovizionare al bateriilor litiu-ion („*Comunicarea privind industria bateriilor*”) ([236]);

— Planul de dezvoltare industrială privind economisirea energiei și NEV (2021-2035) („*Planul NEV 2021-2035*”) ([237]);

— Fabricat în China 2025 („*MIC 2025*”) ([238]);

— Legea privind resursele minerale („*MRL*”) ([239]);

— Condiții standardizate ale industriei bateriilor litiu-ion – versiunea din 2021 („*Condiții* standardizate”) ([240]).

(712) Instrucțiunile privind planurile menționate anterior sunt reflectate și puse în aplicare în planurile provinciale, regionale, municipale și locale corespunzătoare. Printre acestea se numără, de exemplu:

— Planul de acțiune pentru promovarea dezvoltării de înaltă calitate a industriei bateriilor cu noi tipuri de energie și a industriei materialelor noi în provincia Guizhou în 2022 („*Planul de acțiune Guizhou*”) ([241]);

— „*Avize orientative privind accelerarea dezvoltării de înaltă calitate a industriei bateriilor de litiu, a industriei noilor tipuri de energie și noilor materiale*” ale provinciei Fujian („*Avize orientative Fujian*”) ([242]);

— Planul special al orașului Ningde pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei prelucrătoare în cadrul celui de-al 14-lea plan cincinal („*Ningde Manufacturing Plan*”) ([243]);

— Planul de dezvoltare al orașului Shandong Zhaozuang pentru perioada 2021-2025 privind dezvoltarea industriei bateriilor cu litiu („*Planul de dezvoltare Shandong*”) ([244]);

— „*Avizul privind sprijinirea dezvoltării de înaltă calitate a lanțului industrial al automobilelor alimentate cu tipuri noi de energie*” al provinciei Shenzhen (denumit în continuare „*planul Shenzhen*”) ([245]);

— Al 14-lea plan cincinal privind dezvoltarea bateriilor cu litiu al provinciei Sichuan Suining („*Planul Suining*”) ([246]);

— Planul privind resursele minerale din Yichun pentru perioada 2021-2025 ([247]);

— Comunicare privind o serie de măsuri de politică pentru îmbunătățirea și consolidarea industriei noilor tipuri de energie a bateriilor cu litiu din provincia noastră [Comunicarea nr. 21 [2022]) („*Măsuri privind bateriile litiu-ion*”) ([248]);

([236]) Disponibilă la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

([237]) Documentul în limba chineză disponibil la adresele: //www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm și //www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, sinteza documentului în limba engleză disponibilă la adresa: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) A se vedea la adresa: //www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; traducerea în engleză disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

([239]) Disponibilă la adresa https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. O versiune în limba engleză este disponibilă pe site-ul Congresului Național al Poporului (CNP): //www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([240]) Disponibil la adresa //www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. A se vedea în special documentul anexat 1.

([241]) Disponibil la adresa: //gzvcpe.org/index.php?id=483

([242]) Disponibile la adresa: //h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022

([243]) Disponibil la adresa: //www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([244]) Disponibil la adresa: //www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf

([245]) Disponibil la adresa: //img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf

([246]) Disponibil la adresa: //www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html

([247]) Disponibil la adresa: //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]) Disponibil la adresa: //www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— *„O serie de avize privind consolidarea gestionării resurselor minerale de litiu”*, emise de orașul Yichun (*„Resursele minerale de litiu din Yichun”*) ([249]).

(713) Toate planurile menționate mai sus sunt interconectate cu planurile BEV mai generale abordate în secțiunea 3.1. În special, GC a elaborat un cadru de sprijin care cuprinde toate nivelurile lanțului industrial al BEV, de la minerit și furnizarea de materii prime pentru producția de factori de producție, până la factori de producție precum bateriile, motorul electric etc., până la produsul final.

(714) Legea privind resursele minerale (denumită în continuare „MRL”) ([250]) este legea națională care reglementează extracția resurselor minerale și înregistrarea drepturilor de exploatare minieră. MRL a fost promulgată inițial de Comitetul permanent al Congresului Național al Poporului la 19 martie 1986 și modificată în 1996 și 2009. Articolul 3 din MRL prevede că *„[r]esursele minerale aparțin statului”*, iar articolul 4 explică faptul că *„[î]ntreprinderile miniere deținute de stat sunt principalul organism din domeniul resurselor minerale miniere. Statul garantează consolidarea și extinderea întreprinderilor miniere deținute de stat”*. *„Normele pentru punerea în aplicare a Legii privind resursele minerale”* ([251]) (*„Legea de punere în aplicare”*) reafirmă proprietatea statului asupra resurselor minerale, prezentând în detaliu aspectele care intră sub incidența legii ([252]), și precizează în continuare la articolul 3 faptul că *„proprietatea statului asupra resurselor minerale de suprafață și subterane nu se schimbă [...]. Consiliul de Stat reprezintă statul în executarea proprietății asupra resurselor minerale. Consiliul de Stat autorizează departamentul competent al Consiliului de Stat pentru geologie și minerale să impună un control unificat asupra alocării resurselor minerale în întreaga țară”*. Articolul 24 din Legea de punere în aplicare prevede că *„distribuția, dezvoltarea și utilizarea resurselor minerale în întreaga țară ar trebui să țină seama de interesele actuale și pe termen lung ale administrațiilor centrale și locale și să pună în aplicare o planificare unificată, o protecție eficace, o exploatare rațională și o utilizare cuprinzătoare”*. Cu alte cuvinte, GC se asigură că aceste întreprinderi deținute de stat îndeplinesc obiectivele de politică stabilite de GC și, prin urmare, acționează în limitele acestor constrângeri juridice. Articolul 25 prevede că Consiliul de Stat și departamentele competente relevante elaborează planul național privind resursele minerale, care *„adoptă un acord unificat privind alocarea resurselor minerale naționale și definește în mod rezonabil limitele examinării, aprobării și exploatării resurselor minerale între guvernul central și guvernele populare ale provinciilor, ale regiunilor și orașelor autonome aflate direct sub administrația centrală”*. Astfel, guvernul deține controlul deplin asupra alocării resurselor, poate decide cine obține drepturile de exploatare minieră și limitele a ceea ce se extrage, pe baza principiilor *„planificării unificate, distribuției geografice raționale, explorării multifuncționale, minerităului rațional și utilizării în scopuri multiple”* (articolul 7 din MRL). Ca urmare a acestor norme obligatorii, întreprinderile de stat vizate exercită funcții guvernamentale.

(715) În decembrie 2021, Ministerul Industriei și Tehnologiei Informației (MIIT), Ministerul Științei și Tehnologiei și Ministerul Resurselor Naturale au publicat cel de al 14-lea plan cincinal privind materiile prime ([253]). Planul acoperă mai multe sectoare industriale și sprijină înființarea de întreprinderi și clustere industriale pentru exploatarea litiului, nichelului și cobaltului, precum și *„[e]dificarea unui sistem de rezerve de resurse minerale la care statul și întreprinderile participă împreună și combină rezervele de produse și rezervele de zone de resurse. Îmbunătățirea sistemul pieței de tranzacționare a minereului și formarea unui mecanism de stabilire a prețurilor deschis, transparent, echitabil și rezonabil”* ([254]).

(716) Deși MRL și cel de al 14-lea plan cincinal privind materiile prime se aplică la nivel național și sunt destul de afirmative cu privire la faptul că resursele minerale aparțin statului, noul plan de dezvoltare a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie (2021-2035) oferă dovezi ale sprijinului acordat de-a lungul întregului lanț de aprovizionare, în special pentru a încuraja sectorul NEV, care include atât BEV, cât și vehiculele hibride. Planul mandatează *„[p]romovarea dezvoltării întregului lanț valoric al bateriilor electrice* [și] *încurajarea întreprinderilor în vederea îmbunătățirii capacității lor de a asigura resurse esențiale, cum ar fi litiul, nichelul, cobaltul și platina”* ([255]).

([249]) Disponibile la adresa: //www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

([250]) Disponibilă la adresa https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. O versiune în limba engleză este disponibilă pe site-ul Congresului Național al Poporului (CNP): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([251]) Disponibilă la adresa: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Traducerea în limba engleză este disponibilă pe site-ul FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf

([252]) De exemplu, litiu, cupru, bauxită, nichel, grafit, fosfor, sare minerală etc.

([253]) Textul integral al planului este disponibil la adresa: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

([254]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

([255]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) Cel de al 13-lea plan cincinal privind dezvoltarea industriilor strategice și emergente stabilește următoarele obiective: „*Răspunzând nevoilor de dezvoltare a (...) vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și a altor industrii*, [China] *extinde aliajele ușoare de înaltă rezistență, fibrele de înaltă performanță, aliajele speciale, materialele anorganice avansate nemetalice, oțelul special de înaltă calitate, materialele noi pentru afișaje, materialele pentru baterii electrice, (...)* [și] *sporește valoarea adăugată a materialelor noi, construiește mărci de materiale noi și își îmbunătățește competitivitatea internațională*". Acest plan include, de asemenea, sarcina esențială 21 „*Realizarea aplicării pe scară largă a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și organizarea implementării unor proiecte de îmbunătățire a bateriilor pentru autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie*", care confirmă că dezvoltarea sectorului bateriilor este esențială pentru obiectivul final al dezvoltării NEV (inclusiv a BEV).

(718) Catalogul de îndrumare în materie de restructurare industrială [Ordinul nr. 49 (2019)] ([256]) emis de Comisia națională pentru dezvoltare și reformă (NDRC) și care intră în vigoare de la 1 ianuarie 2020 cuprinde trei categorii – „*încurajate*", „*restricționate*" și „*caduce*" și demonstrează modul în care guvernul încurajează și sprijină în mod explicit dezvoltarea anumitor industrii și tehnologii specifice, descurajând, limitând și chiar interzicând altele. Toate elementele principale ale lanțului de aprovizionare al BEV, cum ar fi materialele pentru electrozi pozitivi, cum ar fi LFP, bateriile litiu-ion, electroliții, proiectele de explorare a litiului ([257]), materialele din folie de cupru de înaltă performanță, grafitul, aluminiul și oțelul pentru industria noilor tipuri de energie sunt indicate ca industrii încurajate. Acest lucru reafirmă, de asemenea, că guvernul nu consideră industria BEV ca fiind o industrie de sine stătătoare, ci preconizează crearea unui cadru cuprinzător pentru dezvoltarea acestei industrii și pentru crearea unor condiții de piață favorabile care să permită producătorilor de BEV să obțină un avantaj competitiv față de actorii străini. Catalogul de îndrumare în materie de restructurare industrială din 2019 a fost înlocuit cu ediția din 2024, care a intrat în vigoare la 1 februarie 2024 ([258]). Cel mai recent catalog este caracterizat de un accent sporit pe noile sectoare de înaltă tehnologie și de tehnologie ecologică care se încadrează în categoria „*industriilor încurajate*", cum ar fi producția inteligentă, automatizarea, captarea, utilizarea și stocarea carbonului pe bază de hidrogen verde, precum și celulele solare de generație următoare.

(719) Planul NEV pentru perioada 2021-2035 confirmă orientările de politică privind întregul lanț de aprovizionare, de la materii prime esențiale, cum ar fi litiul, nichelul și cobaltul, la îmbunătățirea eficienței procesului și a producției, astfel încât „*să pună în aplicare acțiuni revoluționare în domeniul tehnologiei bateriilor; să efectueze cercetări cu privire la tehnologiile-cheie de bază, cum ar fi materialele cu electrozi pozitivi și negativi, electroliții, separatoarele și electrozii cu membrană, să consolideze cercetarea tehnică privind deficiențele bateriilor electrice de înaltă performanță, ușoare, de înaltă siguranță, cu costuri reduse și cu durată lungă de viață*" ([259]). Bateriile pentru NEV fac de asemenea obiectul secțiunii 2 din capitolul IV, intitulată „*Promovarea aplicării inovatoare a sistemelor-cheie*", care urmărește să promoveze dezvoltarea întregului lanț valoric al bateriilor. Aceasta include, în special, încurajarea întreprinderilor să asigure accesul la resurse esențiale, cum ar fi litiul, nichelul, cobaltul și platina. Planul NEV 2021-2035 și Planul de acțiune privind bateriile din 2017, care prevăd, de asemenea, scutiri de taxe și stimulente fiscale și sprijin pentru investiții din partea guvernului, constituie principalele planuri guvernamentale care acoperă industria bateriilor.

(720) „Fabricat în China 2025" este un alt exemplu de sprijin guvernamental atotcuprinzător al industriei. Anunțată în 2015, această inițiativă este o strategie națională care se concentrează asupra a zece sectoare principale care beneficiază de sprijin și de o atenție specială în perioada de până în 2025. Sprijinul este acordat prin împrumuturi de la băncile deținute de stat pe o bază necomercială, precum și prin derogare de la respectarea anumitor standarde și reglementări, printre alte privilegii. Industria chineză a bateriilor este inclusă în sectoarele care urmează să fie sprijinite ca parte esențială a sectorului NEV: *Economisirea de energie și autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie: Sprijinirea în continuare a dezvoltării vehiculelor electrice și a vehiculelor cu pilă de combustie (...) și îmbunătățirea ingineriei și a industriei tehnologiilor de bază, cum ar fi bateriile electrice, motoarele de acționare, motoarele cu ardere internă de înaltă eficiență, transmisiile avansate, materialele ușoare și capacitățile de control inteligente,* ***astfel încât să formeze un sistem industrial complet și un sistem de inovare, de la componentele-cheie până la vehiculele complete*** [subliniere adăugată], *și să promoveze mărci independente de vehicule care economisesc energie și de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie, astfel încât acestea să fie în conformitate cu nivelurile internaționale avansate* ([260]).

([256]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) În secțiunea 11 (Industria petrochimică), punctul 2: „Explorarea, dezvoltarea și utilizarea pe scară largă a resurselor minerale limitate, cum ar fi sulful, potasiul, borul, litiul și bromul; dezvoltarea și aplicarea tehnologiei pentru utilizarea cuprinzătoare a reziduurilor de tratare a minereului de fosfat; selectarea și utilizarea de minereu de fosforit și de fluorit de calitate inferioară și medie, precum și utilizarea cuprinzătoare a resurselor asociate cu minereul de fosforit și de fluorit".

([258]) A se vedea https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

([259]) A se vedea nota de subsol 237.

([260]) A se vedea punctul III.6.6 din Comunicarea Consiliului de Stat privind MIC 2025, disponibilă la: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) „*Avizele orientative privind extinderea investițiilor în industriile strategice emergente și cultivarea unor noi puncte de creștere consolidate și noi poluri de creștere*” [Ordinul nr. 1409 (2020)] ([261]) al NDRC, conform căruia, în domenii-cheie industriale, cum ar fi noile materiale ([262]) și industria NEV, guvernul ar trebui să creeze clustere industriale și „*să promoveze formarea de noi poli de creștere regională*”, să optimizeze mediul de afaceri și să sporească sprijinul fiscal și pentru investiții. Avizele orientative promovează, de asemenea, industriile strategice emergente naționale prin „*utilizarea politicilor fiscală, funciară, financiară, S&T, a talentelor, a proprietății intelectuale etc.*” ([263]). Secțiunea IV din avizele orientative oferă instrucțiuni mai clare privind finanțarea și sprijinul pentru investiții, cum ar fi: fondurile guvernamentale, capitalul de risc și fondurile de investiții în industrie finanțate de stat. Avizele orientative încurajează instituțiile financiare să sporească sprijinul pentru întreprinderile principale din lanțul de producție și să optimizeze serviciile financiare pentru întreprinderile din amonte și din aval din lanțul de producție și, de asemenea, încurajează băncile să înființeze centre de servicii financiare sau unități operaționale pentru industriile emergente, inclusiv pentru NEV. Avizele orientative sprijină în mod explicit cooperarea dintre guvern, bănci și întreprinderi și sprijină creșterea emisiunii de obligațiuni de către întreprinderile din industriile strategice emergente, inclusiv din industria NVA. La nivel financiar, departamentele responsabile desemnate sunt BPC, Comisia de reglementare bancară și de asigurări din China, Comisia de reglementare a valorilor mobiliare din China și NDRC ([264]).

(722) În plus, atât producătorii de baterii, cât și furnizorii de materii prime utilizate în producția de baterii sunt, de asemenea, incluși în Catalogul industriilor încurajate și pot beneficia de o rată de impozitare redusă de 15 %.

(723) În timp ce obiectivele și măsurile prevăzute în planurile și documentele de politică la nivel central oferă orientări cu privire la dezvoltarea bateriilor și a factorilor de producție din amonte legați de sectorul vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie în beneficiul industriei BEV în ansamblu, planurile provinciale și locale vizează, de asemenea, abordarea particularităților teritoriului lor și ale societăților stabilite acolo. În special, acestea oferă obiective și ținte detaliate privind modul de construire a producției locale și de control al lanțurilor de aprovizionare pentru industria națională, cuprinzând fiecare aspect al dezvoltării industriei și oferind instrucțiuni clare cu privire la tipul de stimulente oferite întreprinderilor de-a lungul lanțului de aprovizionare.

(724) Există mai multe planuri locale privind resursele minerale, care constituie orientările pentru provincii și orașe pentru explorarea și extracția resurselor minerale și stabilesc obiectivul pentru 2025 privind explorarea și dezvoltarea resurselor minerale. Un astfel de exemplu este Planul de resurse minerale al orașului Yichun (2021-2025) ([265]). Obiectivul declarat al Planului de resurse minerale al orașului Yichun este de a construi o bază industrială a bateriilor cu litiu, cu influență internațională ([266]). Acest plan oferă, de asemenea, o prezentare detaliată a minelor și industriilor nou planificate în jurul acestuia. De exemplu, zona de dezvoltare minieră Yichun Yashan Tantal-niobiu-litiu este construită cu scopul de a sprijini dezvoltarea clusterului industrial din Yichun pentru baterii de litiu și pentru industria noilor tipuri de energie, în valoare de 100 de miliarde ([267]).

(725) Planul Suining conține dispoziții privind obiectivele de dezvoltare (*„până în 2025 [...] producția anuală de material pentru electrozi pozitivi va atinge peste 800 000 de tone, iar cea de precursori materiali pentru electrozi pozitivi va atinge peste 500 000 de tone*”), obiectivele anuale de producție (*„accelerarea [...] capacității anuale de producție a bateriilor litiu-ion, care ar trebui să atingă 100 GWh, din care 60 GWh va fi reprezentată de capacitatea de producție a bateriilor electrice. [...]*

([261]) Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. O traducere în limba engleză este disponibilă la adresa: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

([262]) Secțiunea II punctul (4): „*Îmbunătățirea nivelurilor tehnice ale pământurilor rare, vanadiu-titanului, tungsten-molibdenului, litiului, rubidiu-cesiului, grafitului și ale altor resurse speciale în legătură cu mineritul, topirea și prelucrarea în profunzime*”.

([263]) Secțiunea III punctul (9) din Avizele orientative privind extinderea investițiilor în industriile strategice emergente.

([264]) Secțiunea IV punctul (15) din Avizele orientative privind extinderea investițiilor în industriile strategice emergente.

([265]) Disponibil la adresa: //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]) A se vedea capitolul 4 secțiunea 1 din Planul de resurse minerale al orașului Yichun.

([267]) A se vedea coloana 6 din Planul de resurse minerale al orașului Yichun.

Promovarea construirii unui complex energetic urban de baterii pe bază de litiu, alcătuit din «încărcare, stocare, pregătire, înlocuire și vânzări» și depunerea eforturilor pentru a se asigura că veniturile din exploatare ale industriei bateriilor cu litiu din oraș depășesc 100 de miliarde yuan") și obiectivele de profit [„*până în 2025 (...) Vom depune eforturi pentru a crea trei întreprinderi cu venituri din exploatare de peste 10 miliarde yuan și 15 întreprinderi cu venituri din exploatare de peste 1 miliard yuan și pentru a crea un cluster de dezvoltare secvențială format din întreprinderi mari, mijlocii, mici și microîntreprinderi*"], iar Planul de dezvoltare Shandong oferă instrucțiuni cu privire la obiectivele în materie de vânzări („*Între 2021 și 2025, vom introduce peste 5-10 întreprinderi principale în domeniul bateriilor cu litiu care produc baterii electrice de capacitate redusă, baterii electrice și baterii de stocare a energiei, vom cultiva un grup de întreprinderi care să sprijine întreprinderile cu venituri din vânzări cuprinse între 500 de milioane de yuan și 1 miliard de yuan și vom forma un cluster industrial format din 50-100 de întreprinderi în amonte și în aval în cadrul noului lanț industrial al noilor tipuri de energie pentru bateriile cu litiu*").

(726) Jiangxi este un important centru de producție a litiului și este provincia în care se află Yichun, denumită „*capitala litiului din Asia*" ([268]). Datorită rezervelor sale bogate de litiu, provincia acordă o atenție deosebită materialelor pentru noile tipuri de energie și sectorului bateriilor cu litiu. În octombrie 2022, provincia a emis „*Comunicarea privind mai multe măsuri de politică pentru îmbunătățirea și consolidarea industriei noilor tipuri de energie pentru bateriile cu litiu în provincia noastră*" [Comunicarea nr. 21 (2022)] ([269]) („*Măsuri*"). Sprijinul este demonstrat la toate nivelurile lanțului de aprovizionare, începând de la aprovizionarea cu resurse minerale până la configurarea industriei bateriilor cu litiu. Măsurile prevăd, de exemplu, crearea de fonduri de orientare pentru explorare, dezvoltare și investiții în sectorul resurselor minerale de litiu ([270]). Industria bateriilor din Jiangxi este sprijinită de mai multe tipuri de compensații, recompense ([271]) și sprijin în ceea ce privește utilizarea terenurilor, utilizarea energiei electrice ([272]), utilizarea gazelor etc. ([273]), inclusiv angajamente de capital și compensații pentru asigurări.

(727) De asemenea, Comisia a constatat că, încă din 2009, municipalitatea Yichun a început să direcționeze și să protejeze resursele minerale ale orașului pentru a promova dezvoltarea industriei noilor tipuri de energie pentru baterii. Acest aspect este prezentat în „*O serie de avize privind consolidarea gestionării resurselor minerale de litiu*", emise de orașul Yichun ([274]) („*Resursele minerale de litiu din Yichun*"). Articolul 3 definește, de asemenea, că Biroul Grupului de coordonare din Yichun pentru dezvoltarea industriei noilor tipuri de energie pentru baterii este responsabil de orientarea și coordonarea dezvoltării și utilizării cuprinzătoare a resurselor minerale pe bază de litiu în oraș, precum și de asigurarea unei aprovizionări stabile cu litiu a întreprinderilor de baterii din oraș. La articolul 6, guvernul municipal instruiește, de asemenea, întreprinderile miniere de exploatare a litiului să „*sprijine în mod activ și să ajute întreprinderile din domeniul noilor tipuri de energie* [din Yichun] *să devină mai mari și mai solide, să instituie un parteneriat strategic de cooperare pe termen lung și reciproc avantajos între* [întreprinderile miniere și societățile de baterii]". Articolul 7 oferă instrucțiuni cu privire la mecanismul de stabilire a prețurilor, instituit pentru a preveni monopolul asupra prețurilor. Grupul de coordonare este responsabil cu „*asuma[rea] rolului de lider în ceea ce privește organizarea întreprinderilor din domeniul noilor tipuri de energie cu litiu și* [a societăților miniere] *pentru a efectua ajustări pe baza tendinței de dezvoltare a pieței, pornind de la premisa stabilirii unui preț de referință, precum și pentru a negocia și a stabili în mod uniform prețul de furnizare al micăi de litiu cerută de întreprinderile din domeniul noilor tipuri de energie cu litiu*".

(728) De asemenea, planurile provinciei Fujian și planurile municipale ale orașului Ningde conțin dispoziții specifice privind tipul de sprijin oferit, uneori mergând până la menționarea explicită a întreprinderilor sprijinite. Acesta este cazul celui mai mare producător mondial de baterii, CATL, care își are sediul și are instalații de producție importante în această provincie.

([268]) Cu privire la litigiul Lithium Capital in China din perspectiva Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Disponibil la adresa: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) Disponibil la adresa: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Punctul 5 din Măsuri.

([271]) Punctul 3 din Măsuri.

([272]) Punctul 1 din Măsuri.

([273]) Punctul 8 din Măsuri.

([274]) Disponibil la adresa: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Cel de al 13-lea plan cincinal al provinciei Fujian privind dezvoltarea vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie indică faptul că „[provincia Fujian] *va promova, cu CATL în centrul strategiei sale, expansiunea lanțurilor industriale cum ar fi cel al bateriilor electrice*” ([275]).

(730) „*Avizele orientative ale provinciei Fujian*” sprijină investițiile în proiecte de înaltă calitate în domeniul bateriilor cu litiu, al noilor tipuri de energie și al noilor materiale și urmărește să promoveze cooperarea instituțiilor financiare cu industriile conexe și cu fondurile speciale pentru realizarea de investiții și împrumuturi, creșterea sprijinului sub formă de credite pentru bateriile cu litiu, pentru proiectele industriale din domeniul noilor tipuri de energie și al materialelor noi, inclusiv a sprijinului sub formă de reduceri de dobândă pentru proiecte majore de construcții în domeniul bazelor de producție de noi tipuri de energie și noi materiale pentru bateriile cu litiu. Planul propune, de asemenea, crearea unui sistem de inovare industrială independent și „*controlabil*”, care să sprijine dezvoltarea unor platforme de inovare precum Centrul național de cercetare în domeniul ingineriei pentru tehnologia de stocare electrochimică a CATL. Acest fapt reflectă punerea în aplicare a politicilor naționale de către o administrație locală, în cooperare cu o întreprindere privată. De fapt, construirea unei platforme de inovare în domeniul bateriilor electrice, bazată pe cooperarea dintre întreprinderi, universități și centre de cercetare, se numără printre sarcinile principale ale Planului de acțiune privind bateriile din 2017 ([276]).

(731) Planul special al orașului Ningde pentru dezvoltarea de înaltă calitate a industriei prelucrătoare pe perioada celui de al 14-lea plan cincinal ([277]) stabilește obiectivul de a atinge o capacitate de producție de baterii cu litiu de 350 GWh până în 2025 și de a deveni lider industrial prin dezvoltarea CATL. Legăturile strânse ale CATL cu guvernele diferitelor municipalități și provincii se reflectă, de asemenea, în acordul de cooperare strategică semnat în 2021 între CATL și guvernul popular al provinciei Guizhou ([278]), având ca rezultat proiectul *CATL Guizhou New Energy Power and Energy Battery Manufacturing Base* ([279]). Aceste legături profunde sunt, de asemenea, confirmate în mod explicit de directorul de operațiuni al CATL Guizhou, care declară că „*CATL Guizhou Company va continua să adere la o dezvoltare inovatoare și de înaltă calitate (...), va sprijini și respecta în mod activ obiectivele de dezvoltare de înaltă calitate ale Comitetului de lucru și de gestionare al noului district Gui'an și va contribui la crearea unui nou lanț industrial energetic în Guiyang și Gui'an*” ([280]). Guiyang și Gui'an se află în provincia Guizhou. Alte exemple de implicare guvernamentală strânsă includ acordul cuprinzător de cooperare cu guvernul din Zhaoqing ([281]), acordul de cooperare strategică cu guvernul provinciei Sichuan ([282]) și cu Shudao Investment Group, un grup de investiții deținut de stat ([283]). În plus, CATL cooperează, de asemenea, cu Guizhou Phosphate Chemical Group, o întreprindere de stat, în ceea ce privește hexafluorofosfatul de litiu, un tip de litiu utilizat ca electrolit în bateriile litiu-ion, și fosfatul de fier. În plus, în decembrie 2021, CATL Guizhou, o filială a CATL, a înființat Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., o societate minieră, împreună cu Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Guizhou Phosphate Chemical Group este menționat în Planul de acțiune Guizhou, care stabilește obiective specifice de producție pentru societățile situate în provincia Guizhou care produc materiale utilizate pentru tranziția energetică. Planul conține obiective clare privind producția anuală de fosfat de litiu-fier, electrolit, care conduce ioni între anod și catod în bateriile litiu-ion și oferă indicații clare cu privire la departamentele și unitățile guvernamentale responsabile pentru aceste obiective. În special, dintre aceste societăți menționate sunt de remarcat Guizhou Phosphorus Chemical New Energy, a cărei producție anuală ar trebui să atingă 30 000 de tone de fosfat de fier, și Guizhou Yuneng, care ar trebui să atingă o producție anuală de 150 000 de tone de fosfat de litiu-fier.

([275]) Disponibil la adresa: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf
([276]) A se vedea secțiunea III alineatul (1) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.
([277]) Disponibil la adresa: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf
([278]) Disponibil la adresa: https://www.catl.com/en/news/790.html
([279]) Informații disponibile la adresa: https://www.catl.com/news/6263.html
([280]) A se vedea Guizhou Daily, 10 martie 2023, disponibil la adresa http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html
([281]) CATL semnează un acord de cooperare cuprinzător cu orașul Zhaoqing, CATL, 12 octombrie 2023. Disponibil la adresa: https://www.catl.com/en/news/6122.html
([282]) Provincia Sichuan și CATL aprofundează cooperarea strategică, CATL, 5 februarie 2024, disponibil la adresa https://www.catl.com/en/news/6213.html
([283]) CATL și Shudao Investment Group încheie un acord de cooperare strategică, CATL, 18 februarie 2024. Disponibilă la adresa: https://www.catl.com/en/news/6218.html
([284]) CATL înființează o societate minieră după BYD, CnEVPost, 4 ianuarie 2022. Disponibilă la adresa: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) Dezvoltarea CATL și orașul Nindge sunt indisolubil legate, întrucât orașul stabilește obiectivul de a atinge o capacitate de producție de baterii cu litiu de 350 GWh până în 2025 și de a deveni lider industrial prin „[axarea] *pe promovarea celei de a treia, a celei de a patra și a celei de a cincea faze a extinderii capacității de producție a CATL și a CATL New Energy Technology și pe construirea proiectelor CATL FAW, pe continuarea extinderii celor doi lideri industriali majori CATL și CATL New Energy Technology, pe extinderea în continuare a capacității de producție a bateriilor și a cotei de piață* [...]” ([285]). Alte măsuri de sprijin includ subvențiile pentru achiziționarea de echipamente ([286]), recompensele bazate pe producția anuală a întreprinderilor ([287]) și sprijinul financiar ([288]).

(733) În sfârșit, în ceea ce privește Shenzhen, unde se află, printre altele, sediul BYD, Planul Shenzhen oferă instrucțiuni detaliate cu privire la tipul de sprijin financiar pe care instituțiile bancare și financiare ar trebui să îl ofere industriei de-a lungul întregului său lanț de aprovizionare, începând de la achiziționarea de bunuri până la stimularea consumului de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie de către consumatori. De exemplu, *planul Shenzhen* permite „*sprijin[irea] întreprinderilor de bază la emiterea listei de materiale a lanțului de aprovizionare și încurajează instituțiile financiare să mărească finanțarea cu reduceri a listei de materiale respective,* [...] *permite sprijin[irea] instituțiilor financiare bancare pentru a se concentra asupra orientării de dezvoltare economică a industriei vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie* [...], *formularea planurilor de servicii financiare pentru întreg ciclul de viață și aplicarea unor metode flexibile de stabilire a prețurilor împrumuturilor și a plății dobânzilor*” ([289]). Pentru societățile de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie, planul mandatează instituțiile financiare „*să sporească sprijinul sub formă de credite pentru transformarea tehnologică, investițiile în cercetare și dezvoltare, extinderea producției, creșterea proporției de împrumuturi pe termen mediu și lung*” ([290]) și „[să] *exploreze și să dezvolte în mod intensiv produse inovatoare, cum ar fi creditele de angajament cu drepturi de acumulare de puncte corespunzătoare vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie și împrumuturile pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon în scopul de a sprijini dezvoltarea ecologică și cu emisii scăzute de dioxid de carbon a societăților de autovehicule*” ([291]).

(734) Societățile de baterii electrice sunt sprijinite de instituțiile financiare prin garanții financiare, corelarea între investiții și credit, credite sindicalizate etc. ([292]), iar societățile de comenzi electronice și motorizate sunt sprijinite prin împrumuturi pentru știință și tehnologie, capitaluri de risc, finanțare prin capitaluri proprii etc ([293]). În etapa finală a consumului de NEV, „*[i]nstituțiile financiare bancare sunt încurajate să își sporească sprijinul pentru credite acordate consumatorilor de automobile, să exploreze inovarea în domeniul produselor de credit online, să adopte noi metode de control al riscurilor digitale, să îmbunătățească experiența consumatorilor și să ofere soluții de servicii financiare diferențiate*” ([294]). În plus, planul Shenzhen mandatează „*[s]prijinirea societăților de automobile pentru a înființa societăți de finanțare a consumatorilor auto și alte instituții în scopul de a furniza servicii financiare profesionale pentru consumul de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie și pentru a crește și mai mult rata de pătrundere pe piață a vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie*” ([295]). Secțiunea III punctul 1.9 din planul Shenzhen prevede sprijinirea întregului lanț industrial, de la instituții financiare, pentru toate tipurile de întreprinderi NEV (întreprinderi nou-înființate, întreprinderi mici, mijlocii, microîntreprinderi) prin împrumuturi, investiții externe directe, garanții guvernamentale, fonduri de compensare a riscurilor aferente împrumuturilor bancare, premii și subvenții. În cele din urmă, planul Shenzhen recomandă „*o bună utilizare a fondurilor proiectului de subvenționare pentru finanțarea emisiunilor de obligațiuni de întreprindere Shenzen în scopul de a sprijini societățile de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie calificate să emită instrumente de finanțare a datoriilor, obligațiuni corporative, obligațiuni de întreprindere și alte obligațiuni corporative de credit*”. Industria este sprijinită atât la nivel național, cât și pe scena internațională („*[o] ptimizează serviciile financiare transfrontaliere pentru a sprijini societățile de vehicule alimentate cu tipuri noi de energie la nivel mondial*”) ([296]).

(735) Planurile subliniază necesitatea de a integra în continuare industria bateriilor cu cea a vehiculelor electrice prin asigurarea unor materii prime esențiale, de a reduce costurile și de a sprijini evoluția bateriilor pe baza cercetării și dezvoltării în scopul de a îmbunătăți performanța vehiculelor electrice cu baterii și a promova popularizarea acestora.

([285]) Capitolul III secțiunea 1 din Planul de producție al Ningde.

([286]) A se vedea punctul 2 din Măsurile orașului Ningde, disponibil la adresa https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm

([287]) De exemplu, a se vedea punctul 3 din Măsurile orașului Ningde.

([288]) De exemplu, la punctul 7 din Măsurile orașului Ningde: „Încurajarea întreprinderilor de stat în vederea explorării posibilității de a crea fonduri de capitaluri proprii pentru noi proiecte privind lanțul [de aprovizionare] al industriei tipurilor noi de energie”.

([289]) Secțiunea III punctul 1.7 din planul Shenzhen.

([290]) Secțiunea III punctul 1.1 din planul Shenzhen.

([291]) *Ibidem*.

([292]) Secțiunea III punctul 1.2 din planul Shenzhen.

([293]) Secțiunea III punctul 1.3 din planul Shenzhen.

([294]) Secțiunea III punctul 1.6 din planul Shenzhen.

([295]) *Ibidem*.

([296]) Secțiunea III punctul 1.12 din planul Shenzhen.

(736) Comisia a constatat, de asemenea, în diferitele planuri și documente de politică enumerate mai sus în această secțiune că întreprinderile implicate în producția și prelucrarea factorilor de producție pentru industria BEV pot beneficia de o serie de scheme preferențiale, cum ar fi:

— Accesul la fondurile guvernamentale, la capitalul de risc și la fondurile de investiții din industrie finanțate de stat

— Obligațiuni

— Restricții la export

— Angajamente de capital garantate de guvern

— Fonduri de orientare

— Indemnizație de asigurare

— Terenuri, energie electrică și gaze la prețuri mai mici

— Împrumuturi de la bănci deținute de stat pe bază necomercială;

— Politici fiscale preferențiale

— Subvenții pentru achiziții

— Recompense

(737) În concluzie, documentele și elementele de probă de mai sus confirmă faptul că obiectivul de politică al GC, astfel cum a fost pus în aplicare, a fost de a încuraja dezvoltarea industriei BEV, printre altele, prin sprijinirea industriilor bateriilor și a factorilor de producție ai acestora ca factor-cheie pentru realizarea cu succes a acestui obiectiv.

(3) *Măsuri specifice adoptate de GC în vederea îndeplinirii obiectivelor sale de politică pentru dezvoltarea industriei BEV*

(a) *Sprijin public pentru industria producătorilor de baterii și a factorilor de producție ai acestora*

(738) În plus față de cele menționate în considerentul 736, Comisia a identificat mai multe surse juridice care indică sprijinul public pentru industria producătorilor de baterii și a factorilor de producție ai acestora, cu scopul final de a dezvolta aceste sectoare în beneficiul producătorilor de BEV. Aceste surse arată în mod clar interferența puternică și controlul guvernului central în sectorul bateriilor și al factorilor de producție pentru sectorul bateriilor, în ceea ce privește producția, obiectivele de vânzare și controlul prețurilor. Acesta nu este un simplu cadru de reglementare pentru furnizorii de factori de producție, ci cadrul în care furnizorilor de factori de producție li se acordă autoritate, care le-a permis să dezvolte funcții guvernamentale legate de comercializarea și furnizarea de factori de producție (și anume baterii și litiu), astfel încât să se atingă obiectivul guvernamental relevant de dezvoltare a sectorului NEV, din care fac parte BEV. Măsurile de sprijinire a LFP și a bateriilor arată că există intenția de a dezvolta industria BEV prin sprijinirea factorilor de producție din amonte. Furnizorii de factori de producție dispun de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini funcțiile publice, și anume de a dezvolta industria BEV, datorită sprijinului GC.

(739) În plus, Comisia a examinat dacă producătorii de baterii au beneficiat de asemenea de un sprijin financiar din partea GC care le-a permis să pună în aplicare politicile naționale și să acționeze în calitate de organisme publice. Având în vedere informațiile limitate de care dispune din cauza lipsei de cooperare, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile. În acest sens, Comisia s-a bazat pe informațiile disponibile public referitoare la CATL și pe informațiile furnizate de producătorii de baterii referitoare la Grupurile Geely și SAIC.

(740) Informațiile disponibile referitoare la CATL au arătat că aceasta a putut deveni o societate profitabilă și influentă datorită sprijinului guvernamental și caracteristicilor pieței interne chineze. În special, sursele publice indică faptul că, până în 2020, finanțarea guvernamentală a reprezentat o cincime din venitul său net ([297]). Acest sprijin a fost confirmat de o publicație mai recentă care arată că „*în 2023, CATL a primit 5,72 miliarde yuan (790 milioane USD), mai mult decât dublul cifrei sale din anul precedent*”, reprezentând „*13 % din profitul său net*” ([298]).

(741) Comisia a stabilit, de asemenea, că producătorii de baterii afiliați la Grupurile Geely și SAIC, care au furnizat un chestionar, au beneficiat, de asemenea, de subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii, cum ar fi finanțarea preferențială, programele de scutire și reducere a impozitelor și granturile. Acest lucru este, de asemenea, în conformitate cu constatările Comisiei descrise în considerentul 735.

(742) În absența cooperării din partea furnizorilor de LFP neafiliați, Comisia nu a putut stabili dacă furnizorii LFP au beneficiat, de asemenea, de sprijin guvernamental în mod similar cu producătorii de baterii. Cu toate acestea, având în vedere cadrul de reglementare și politicile naționale în vigoare, Comisia ar putea trage concluzii potrivit cărora, la fel ca producătorii de baterii, producătorii de LFP au beneficiat, de asemenea, de sprijin financiar guvernamental sub diferite forme.

(743) În consecință, Comisia a concluzionat că GC a menținut în mod artificial producătorii de baterii și producătorii de LFP pe linia de plutire pentru a le permite să își exercite autoritatea guvernamentală de a vinde baterii și LFP producătorilor chinezi de BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(b) *Măsurile GC privind stabilirea prețurilor bateriilor și privind reducerea costurilor pentru industria BEV*

(744) GC a pus în aplicare mai multe măsuri pentru a se asigura că bateriile și factorii lor de producție sunt furnizați la prețuri ieftine industriei BEV. În plus, GC s-a asigurat că costurile corespunzătoare pentru industria BEV ale unor factori de producție atât de importanți pentru producția de BEV sunt reduse. Aceste măsuri au favorizat în mod clar industria BEV. Printre acestea, următoarele documente arată acest lucru.

(745) Instrucțiunile specifice privind costul bateriilor au fost deja incluse în Planul NEV 2012-2020, care prevedea că, până în 2015, modulele de baterii electrice ar trebui să coste mai puțin de 2 yuan/watt-oră, iar acest cost ar trebui redus și mai mult, la mai puțin de 1,5 yuan/watt-oră, până în 2020 ([299]). Planul a prevăzut, de asemenea, înființarea a 2-3 întreprinderi principale în domeniul bateriilor electrice, cu o scară de producție și de vânzare de peste 10 miliarde de wați-h, precum și înființarea a 2-3 întreprinderi de producție de bază pentru electrozi pozitivi și negativi, electroliți și alte materiale esențiale ([300]). Planul arată modul în care guvernul a jucat un rol esențial în dezvoltarea industriei, prin „*adoptarea combinației dintre orientările guvernamentale și stimularea pieței*”. În special, în perioada inițială, guvernul „*va juca în mod activ rolul de orientare în materie de planificare și de stimulente politice, va colecta resurse științifice, tehnologice și industriale, va încuraja dezvoltarea și producția de vehicule cu consum redus de energie și vehicule alimentate cu noi tipuri de energie și va ghida consumul de pe piață*” ([301]). Acest lucru urma să fie realizat prin alocarea de fonduri centrale, politici fiscale preferențiale și sprijin din partea instituțiilor financiare ([302]).

(746) Planul de acțiune pentru baterii din 2017, elaborat în conformitate cu obiectivele stabilite în „Fabricat în China 2025”, a stabilit trei sarcini principale: în primul rând, „*reducerea în continuare a costurilor și asigurarea aprovizionării cu baterii electrice de înaltă calitate înainte de 2018*”; în al doilea rând, „*până în 2020, densitatea energetică specifică a sistemului va încerca să atingă 260 wați-oră/kilogram, iar costul va fi redus la mai puțin de 1 yuan/watt-oră; în al treilea rând, până în 2025, densitatea de energie va ajunge la 500 wați-oră/kilogram*”.

([297]) A se vedea Raportul anual pe 2020 al CATL și, de asemenea: *Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries* (De ce domină o societate chineză producția de baterii pentru vehicule electrice), New York Times, 22 decembrie 2021, disponibil la adresa: 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]) Secțiunea 5 alineatul (1) din Planul NEV pentru perioada 2012-2020.

([300]) Secțiunea 2 alineatul (2) din planul NEV pentru perioada 2012-2020.

([301]) Secțiunea 2 alineatul (2) din planul NEV pentru perioada 2012-2020.

([302]) Secțiunea 5 alineatele (2) și (3) din Planul NEV pentru perioada 2012-2020.

(747) În acest sens, dovezile privind plafoanele tarifare arată că furnizarea acestor bunuri reglementate de GC devine o funcție guvernamentală care este apoi executată de furnizorii de factori de producție care acționează în calitate de organisme publice. GC stabilește obiective calitative de dezvoltare foarte specifice pentru a realiza stabilitatea pieței și a reduce costurile. Prin urmare, dezvoltarea industriei bateriilor trebuie să fie „*coordonată*” ([303]), iar cercetarea și dezvoltarea sunt orientate către îmbunătățirea bateriilor electrice litiu-ion ([304]), principalul tip de baterie utilizat pentru BEV. Pentru a atinge aceste obiective, Planul de acțiune privind bateriile din 2017 prevedea o „*creștere a sprijinului politic*” ([305]). Acest sprijin politic include „*rolul de orientare al guvernului*” și „*[s]cutirea de la plata accizelor în cazul în care produsul baterie electrică este eligibil; [î]ntreprinderile de baterii sunt eligibile pentru a beneficia de stimulente fiscale, cum ar fi cele pentru întreprinderile de înaltă tehnologie, transferul de tehnologie și dezvoltarea tehnologică*” ([306]).

(748) Planul de acțiune pentru baterii din 2017 acoperă, de asemenea, relația dintre guvern și asociațiile industriale, astfel cum se subliniază în secțiunea 4 alineatul (3) din plan, prin faptul că „*permite pe deplin desfășurarea rolului asociațiilor industriale și al altor organizații și face schimburi și cooperează cu privire la* [...] *măsuri și sugestii de politică, consolidează gestionarea autodisciplinei industriale și promovează dezvoltarea coordonată a bateriilor electrice și a industriilor conexe*”. Rolul asociațiilor industriale în sistemul economic chinez va fi examinat în considerentul 778.

(749) Mai presus de toate, intervenția guvernului de-a lungul întregului lanț de aprovizionare și obiectivul acestuia de a reduce prețurile în beneficiul industriei BEV sunt evidente din *Comunicarea privind industria bateriilor*, care prevede cooperarea dintre actorii din amonte și din aval „*pentru a stabiliza așteptările, a clarifica cantitatea și prețul, a asigura aprovizionarea și cooperarea reciproc avantajoasă*” ([307]). Comunicarea privind industria bateriilor însărcinează, de asemenea, departamentele locale de supraveghere a pieței să „*consolideze supravegherea și să investigheze și să se ocupe cu strictețe de tezaurizare, de creșterea prețurilor, de concurența neloială și de alte comportamente în amonte și în aval de industria bateriilor cu litiu, astfel încât să mențină ordinea pieței*” ([308]).

(750) Acest lucru indică, de asemenea, cât de generalizată este intervenția GC în asigurarea proactivă a faptului că prețurile din lanțul de aprovizionare al bateriilor trebuie aliniate în sens descrescător pentru a favoriza stabilitatea pieței în avantajul producătorilor de BEV. Prin urmare, GC a stabilit furnizarea acestor bunuri la un anumit preț ca o funcție publică care, la rândul său, este executată de organisme publice.

(751) Și mai mult, intervenția guvernului asupra prețurilor materiilor prime interne se reflectă, de asemenea, în declarațiile de presă ale MIIT. În timpul unei conferințe de presă care a avut loc la Beijing în aprilie 2022, referitoare la creșterea accentuată a prețurilor materiilor prime destinate automobilelor electrice, un purtător de cuvânt al MIIT a afirmat că „*vom readuce* [prețurile materiilor prime] *la un nivel rezonabil cât mai curând posibil*”, că „*ministerul va sprijini accelerarea dezvoltării resurselor locale în China*” și că „*Funcționarea stabilă a sectorului este supusă unor presiuni ridicate care necesită o abordare comună din partea părților relevante*” ([309]). Aceasta a fost o acțiune ulterioară unui simpozion organizat în martie 2022 de către MIIT și Departamentul pentru industria materiilor prime și de Primul departament al industriei echipamentelor din cadrul MIIT, împreună cu Departamentul pentru prețuri din cadrul NDRC și cu Administrația de stat pentru reglementarea pieței în ceea ce privește creșterea prețurilor materialelor din amonte pentru bateriile electrice ([310]). Asociația industriei metalelor neferoase din China (*China Nonferrous Metals Industry Association* – CNMIA), Asociația producătorilor de autovehicule din China (*China Association of Automobile Manufacturers* - CAAM) și Alianța pentru inovare în industria bateriilor electrice pentru vehicule din China (*China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance* – CAPBIIA) și alte organizații industriale, precum și persoanele relevante responsabile de principalele întreprinderi din amonte și din aval în ceea ce privește dezvoltarea resurselor de litiu, producția de sare de litiu, materialele catodice, bateriile electrice și alte lanțuri industriale au participat la reuniune ([311]).

([303]) Secțiunea 1 alineatul (2) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.
([304]) A se vedea secțiunea 2 alineatul (2) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.
([305]) A se vedea secțiunea 4 alineatul (1) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.
([306]) A se vedea secțiunea 4 alineatul (1) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.
([307]) A se vedea punctul 2 din Comunicarea privind industria bateriilor.
([308]) Idem.
([309]) Ministerul se angajează să stabilizeze creșterile prețurilor care afectează industria autovehiculelor, Consiliul de Stat al Republicii Populare Chineze, 25 aprilie 2022. Disponibilă la adresa: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) Disponibil la adresa: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) Disponibil la adresa: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Reducerea costurilor este subliniată în special în orientările mandatate de guvern pentru industria bateriilor Li-ion, Condițiile standardizate din 2021 propun standarde tehnice, cum ar fi densitatea de energie minimă a ansamblurilor de baterii de 180 Wh/kg ([312]), precum și „*să îndrume întreprinderile să reducă proiectele de producție care se limitează doar la extinderea capacității de producție, să consolideze inovarea tehnologică, să îmbunătățească calitatea produselor și să reducă costurile de producție*” ([313]).

(753) Comisia a constatat, de asemenea, că unele dintre materiile prime utilizate în producția de baterii fac obiectul unor restricții la export, cum ar fi măsuri de control al exporturilor și nicio rambursare a TVA-ului intern, dacă sunt exportate. Obiectivul de politică declarat al acestor măsuri este de a descuraja exportul acestora și de a crea o ofertă excedentară internă, astfel încât să existe prețuri interne ieftine și în cantități suficiente în beneficiul industriilor interne din aval, inclusiv al producătorilor de BEV.

(754) În acest sens, Comisia a constatat că LFP, tipul de litiu utilizat în baterii, nu este supus rambursării TVA de 13 % la export, ceea ce face ca prețul intern al acestor materii prime să fie mai mic în mod artificial pentru consumul intern.

(755) Începând din 2006, guvernul chinez a impus restricții temporare la export pentru mărfuri relaționate cu grafitul, prin „*Decizia privind controlul temporar al exporturilor de produse relaționate cu grafitul*” (Anunțul nr. 50 [2006]) ([314]). Decizia supune șapte tipuri de produse relaționate cu grafitul ([315]) unor măsuri temporare de control al exporturilor. Măsurile temporare de control al exporturilor au fost abrogate prin anunțul privind „*Optimizarea și adaptarea măsurilor temporare de control la export pentru articolele din grafit*” (Anunțul nr. 39 [2023]) ([316]), publicat la 20 octombrie 2023, și a intrat în vigoare la 1 decembrie 2023. În același timp, politica adaugă două noi tipuri de produse din grafit pe lista de control al exporturilor. Grafitul face, de asemenea, obiectul unor restricții la export sub forma nerestituirii TVA-ului intern de 13 % în cazul în care este exportat ([317]).

(756) Comisia a constatat, de asemenea, că unele tipuri de cupru fac obiectul unei taxe la export de 30 % în temeiul *Planului de ajustare tarifară din 2022* ([318]) și al *Planului de ajustare tarifară din 2023* ([319]). O taxă de export provizorie suplimentară de 5-15 % este percepută pe baza codului SA relevant.

(757) În cele din urmă, Comisia a constatat, de asemenea, că China își consolidează industria pământurilor rare, necesară și pentru producția de baterii BEV, pentru a controla, printre altele, nivelurile prețurilor și pentru a asigura obiective strategice, economice și de sustenabilitate. În special, în decembrie 2021, trei entități de stat au fuzionat pentru a înființa China Rare Earth Group Co. Ltd, acoperind aproximativ 62 % din totalul rezervelor de pământuri rare grele din China ([320]). În consecință, la nivel național, guvernul a luat alte măsuri, cum ar fi impunerea de restricții la export, cu același scop de a crește aprovizionarea producătorilor interni cu materii prime la prețuri scăzute și disponibile, necesare pentru a produce, printre altele, BEV.

(c) *Concluzie*

(758) În concluzie, orientările, avizele și reglementările guvernamentale privind industria BEV demonstrează că guvernul orientează industria către dezvoltarea și îmbunătățirea acesteia prin reducerea costurilor și aprovizionarea stabilă cu factori de producție esențiali. În plus, guvernul a instituit un sistem de control și monitorizare clară și constantă a prețurilor bateriilor și a factorilor de producție ai acestora, pentru a se asigura că industria BEV le poate procura la prețuri ieftine și în cantități suficiente.

([312]) A se vedea secțiunea III punctul (1) din Condițiile standardizate.
([313]) A se vedea secțiunea I punctul (3) din Condițiile standardizate.
([314]) Disponibil la adresa: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html
([315]) Codurile SA: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 și 8545900000.
([316]) Disponibil la adresa: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml
([317]) A se vedea codurile SA: 38011000 la adresa https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html
([318]) Disponibil la adresa http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, a se vedea documentul 7.
([319]) Disponibil la adresa: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, a se vedea documentul 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Toate cele de mai sus demonstrează că GC a stabilit la nivel central și local o serie de politici și măsuri care vizează furnizorii de baterii și de factori de producție pentru a sprijini, în cele din urmă, industria BEV. Toți acești factori de producție constituie o parte semnificativă a costului de producție al BEV. Ca urmare a acestor politici, GC stabilește obiective pentru asigurarea unei aprovizionări stabile și ample cu aceste baterii și factori de producție, coroborată cu practicarea unor prețuri mai mici, în beneficiul producătorilor de BEV sub forma unei reduceri semnificative a costurilor, permițându-le astfel să vândă BEV la prețuri mai mici, inclusiv pe piața Uniunii. Dovezi ale sprijinului financiar acordat producătorilor de baterii au fost prezentate în considerentele 739-743.

(1) *Relația dintre furnizorii de factori de producție și GC*

(760) După analizarea cadrului juridic și economic în care își desfășoară activitatea furnizorii de factori de producție, dictat în mare măsură de obiectivele de politică ale GC de a dezvolta industria BEV prin intermediul furnizorilor de factori de producție, Comisia a analizat, de asemenea, caracteristicile pieței interne chineze a bateriilor, dovezile privind prezența/deținerea de către stat a furnizorilor de factori de producție, precum și alte indicii potrivit cărora GC a exercitat un control semnificativ asupra entităților respective (inclusiv asupra caracteristicilor lor organizaționale, asupra structurilor de autoritate decizională și asupra relației generale cu GC).

(761) Comisia a căutat informații cu privire la *structura pieței interne a bateriilor*. Astfel cum se explică în secțiunea 3.3.1.2, GC nu a cooperat în ceea ce privește furnizorii de materiale de producție care își desfășoară activitatea pe piața internă chineză, printre care furnizorii de baterii pentru BEV, și nu a furnizat clarificări sau informații esențiale cu privire la piața internă a bateriilor. Prin urmare, Comisia a trebuit să își bazeze concluziile pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază.

(762) În această privință, Comisia s-a bazat pe patru seturi de informații, și anume informațiile prezentate în raportul Rhodium ([321]), echilibrul geografic al pieței celulelor de baterii, astfel cum a fost prezentat de *Benchmark Mineral Intelligence* („BMI") ([322]), un raport al *China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance* ([323]) și informațiile furnizate de grupurile incluse în eșantion care au achiziționat baterii.

(763) Informațiile prezentate în raportul Rhodium arată că *„cu excepția LG Energy Solution, piața chineză a bateriilor pentru vehicule electrice este dominată de actori interni"* ([324]). Mai precis, raportul arată că producătorii de baterii deținuți de China au deținut o cotă de piață de peste 88 % pe piața internă chineză în 2021, lăsând o cotă de piață de numai 4 % producătorilor de baterii cu capital străin. În ceea ce privește restul de 8 %, nu a fost precizată nicio indicație privind țara de origine. Cu toate acestea, având în vedere cota limitată a principalilor furnizori străini de baterii pe piața chineză și în absența cooperării din partea GC, Comisia a dedus că și ceilalți producători ar fi deținuți de China. Același raport a stabilit, de asemenea, că CATL deținea o cotă de piață de peste 52 % pe piața chineză în 2020. În absența unor informații contrare, Comisia a concluzionat că aceste constatări au fost, de asemenea, valabile în cursul perioadei de investigație.

(764) Comisia a stabilit, de asemenea, că cei zece producători de baterii identificați prezentați în raportul Rhodium erau membri ai CBIA (sau ai consiliului său executiv), ai CIAPS și/sau erau parțial deținuți de stat. În timp ce membrii CBIA și CIAPS reprezentau peste 86 % din cota de piață, membrii care dețin funcția de vicepreședinte sau care au făcut parte din consiliul executiv la un moment dat dețineau o cotă de piață de peste 62 % în 2021. Raportul a indicat, de asemenea, că există un set de politici menite să favorizeze furnizorii interni de baterii din China ([325]).

([321]) Distorsiuni pe pieţele internaţionale şi în China: *Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group* (Sprijinul guvernamental pentru bateriile vehiculelor electrice, Grupul Rhodium), decembrie 2022 (denumit în continuare „raportul Rhodium"), pagina 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) A se vedea raportul elaborat de *China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance*, publicat la 11 ianuarie 2024, și disponibil la adresa: 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]) Raportul Rhodium, p. 41.

([325]) Raportul Rhodium, p. 58.

(765) Echilibrul geografic al pieței celulelor de baterii prezentat de BMI ([326]) arată că oferta de baterii din China a reprezentat peste 170 % din cererea locală în 2022 și 2023, ceea ce indică, de asemenea, o poziție dominantă clară a producătorilor chinezi de baterii pe piața lor locală.

(766) În plus, raportul *China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance* a indicat că aproximativ 97 % din cota de piață a capacității instalate în 2023 ([327]) era deținută de producătorii interni de baterii din China. Membrii chinezi producători de baterii ai CBIA au reprezentat cel puțin 66 % din cota de piață, în timp ce BYD, al doilea cel mai mare producător, reprezentând 27 % din capacitatea instalată a Chinei în 2023, face parte din CIAPS. O societate, *China Aviation Lithium Battery* (CALB), era atât membră a consiliului executiv al CBIA, cât și întreprindere de stat. Numai CATL a reprezentat peste 40 % din capacitatea totală instalată a Chinei în 2023 și este membră a consiliului executiv al CBIA.

(767) Comisia a observat, de asemenea, că CBIA și CIAPS nu publică online lista completă a membrilor lor. Comisia a fost în măsură să verifice participarea societăților la CBIA, la CIAPS și la alte asociații industriale, analizând rapoartele lor anuale și alte informații disponibile online, cum ar fi lista membrilor organelor lor executive. În absența informațiilor furnizate de GC, precum și a unor date publice oficiale care să acopere lista completă a membrilor CBIA și CIAPS, Comisia a concluzionat că și mai mulți furnizori de baterii ar putea fi membri ai acestor asociații.

(768) În cele din urmă, deși nu s-a putut trage nicio concluzie cu privire la valoarea achizițiilor de baterii efectuate de Grupul SAIC din cauza lipsei de cooperare, Comisia a stabilit că toți furnizorii de baterii pe care i-a raportat erau situați în RPC. În ceea ce privește Grupul Geely, cel puțin 65 % din achizițiile sale au fost efectuate de la societăți care erau membre ale CBIA, CIAPS sau parțial deținute de stat. În ceea ce privește Grupul SAIC, deși nu a putut fi verificată nicio informație privind valoarea sau volumul de achiziție, informațiile din dosar arată că cei patru furnizori principali de baterii erau parțial, direct sau indirect, deținuți de stat, membri ai CBIA sau au fost strâns asociați cu aceasta prin intermediul unuia dintre acționarii furnizorilor (CATL).

(769) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că piața internă chineză este deservită aproape exclusiv de furnizorii interni de baterii. O majoritate semnificativă a acestor furnizori sunt membri ai unor asociații precum CBIA și CIAPS și/sau sunt deținuți de stat.

(770) Comisia a examinat în continuare *relația dintre GC și furnizorii de baterii*, pentru a stabili dacă guvernul a exercitat un control semnificativ asupra entităților în cauză și asupra comportamentului acestora pe piață. Rolul jucat de asociații este esențial pentru a arăta modul în care GC, prin intermediul asociațiilor, asigură punerea în aplicare a obiectivelor sale de politică pentru dezvoltarea industriei BEV.

(771) În absența oricărei informații furnizate de GC în ceea ce privește numărul și alte informații privind indiciile formale ale deținerii de către stat și ale controlului guvernamental ale furnizorilor interni de baterii pentru BEV, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază. În acest scop, Comisia a analizat situația furnizorilor de baterii din cele două grupuri neintegrate incluse în eșantion (Grupurile Geely și SAIC). Astfel cum s-a menționat anterior, GC nu a furnizat informațiile solicitate cu privire la proprietatea și controlul furnizorilor de baterii și/sau al asociațiilor de producători de baterii. În plus, furnizorii neafiliați de baterii ai Grupurilor Geely și SAIC nu au furnizat un răspuns la chestionar și nici informații privind deținerea de către GC și controlul exercitat de GC. Prin urmare, Comisia a trebuit să caute aceste informații în domeniul public. Atunci când Comisia nu a fost în măsură să găsească informații în domeniul public, aceasta a trebuit să tragă concluzii în temeiul articolului 28 din regulamentul de bază.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([327]) A se vedea nota de subsol 323, tabelul 4.

(772) În ceea ce privește grupul SAIC, deși nu au putut fi verificate informații privind valoarea sau volumul de achiziții, informațiile de la dosar au arătat în continuare că cei patru furnizori principali de baterii ai grupului SAIC, care reprezintă o mare parte din achizițiile lor de baterii, erau parțial, direct sau indirect, deținuți de stat. În ceea ce privește Grupul Geely, s-a constatat că 3 din 14 furnizori de baterii erau parțial deținuți de stat. S-a constatat că o mare parte a furnizorilor de baterii ai Grupurilor SAIC și Geely fac parte, de asemenea, din asociații industriale. În plus, Comisia a stabilit, de asemenea, că, dintre primii zece producători de baterii identificați prezentați în raportul Rhodium ([328]) și activi pe piața internă chineză în 2020, cel puțin 7 erau parțial deținuți de stat.

(773) Astfel cum s-a menționat deja în considerentul 763 furnizorii de baterii despre care s-a constatat că fac parte din CBIA sau din CIAPS au reprezentat peste 86 % din cota de piață în China în 2020. CALB a fost atât membră a consiliului executiv al CBIA, cât și întreprindere deținută de stat (considerentul 765). CATL, un operator esențial pe piața chineză, reprezentând 52 % din piața internă chineză totală în 2020, este un furnizor direct și indirect (prin intermediul întreprinderii comune) pentru Grupurile Geely și SAIC și un membru al consiliului executiv al CBIA.

(774) În lipsa cooperării din partea GC, Comisia a trebuit să se bazeze pe informațiile disponibile public pentru a stabili care dintre acești furnizori sunt membri ai asociațiilor. Comisia a observat că CBIA și CIAPS nu publică online lista completă a membrilor lor. Cu toate acestea, Comisia a fost în măsură să verifice participarea societăților la CBIA, la CIAPS și la alte asociații industriale, analizând rapoartele lor anuale și alte informații disponibile online, cum ar fi lista membrilor organelor lor executive. În absența informațiilor furnizate de GC, precum și a unor date publice oficiale care să acopere lista completă a membrilor CBIA și CIAPS, Comisia a concluzionat că este probabil ca și mai mulți furnizori să fie membri ai acestor asociații.

(775) În plus, CBIA publică doar lista membrilor care fac parte din consiliul executiv și a „*noilor membri*". Aceasta din urmă include membrii care s-au alăturat începând din martie 2017, în timp ce asociația a fost înființată în 1988. Potrivit informațiilor online, asociația are peste 500 de membri ai grupului ([329]). Comisia a căutat informații cu privire la membrii incluși în lista incompletă disponibilă online și a constatat că unele întreprinderi deținute de stat făceau parte din aceasta, incluzând nu numai furnizorii de materii prime și producătorii de baterii, ci și fondurile de investiții și institutele de cercetare deținute de stat. Pe această bază, Comisia a dedus că GC ar putea exercita un control direct asupra entităților care acoperă o gamă largă de actori esențiali implicați nu numai în sectorul bateriilor și al litiului necesar pentru baterii, ci și în sectorul BEV în ansamblu. Faptul că mai mulți actori din întregul lanț de aprovizionare al BEV fac parte din CBIA consolidează dovezile că GC a construit un cadru care să cuprindă toate nivelurile lanțului de aprovizionare.

(776) Comisia a analizat statutul CBIA și CIAPS pentru a evalua nivelul controlului guvernamental asupra asociațiilor și a membrilor acestora. În acest scop, Comisia a trebuit să se bazeze în întregime pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază, din cauza refuzului GC de a furniza informații cu privire la caracteristicile pieței sale și la asociațiile cu privire la care Comisia a solicitat informații, inclusiv CBIA și CIAPS (considerentul 279).

(777) În observațiile sale privind aplicarea articolului 28, astfel cum se detaliază în considerentul 282, GC a negat orice control asupra CBIA și afilierea oficială la asociație. Cu toate acestea, investigația a arătat că afirmația GC potrivit căreia acesta nu avea niciun control asupra CBIA și că asociația nu este afiliată în mod oficial la GC a fost incorectă din punct de vedere factual. Dimpotrivă, Comisia a constatat că GC exercită controlul asupra CBIA, precum și asupra CIAPS.

([328]) Raportul Rhodium, p. 58.

([329]) A se vedea 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) În primul rând, CBIA este o asociație industrială aflată sub gestiunea directă a Consiliului de Stat. Consiliul de Stat este organul executiv al Congresului Național al Poporului și cel mai înalt organ al puterii de stat din China. Acesta este alcătuit dintr-un număr limitat de persoane, inclusiv premierul, vicepremierii și secretarul general. Articolul 3 din statutul CBIA ([330]) prevede, de asemenea, că asociația *„aderă la conducerea generală a Partidului Comunist din China și [...] instituie organizații ale Partidului Comunist Chinez care să desfășoare activități de partid și să asigure condițiile necesare pentru activitățile organizațiilor de partid”*. Astfel, CBIA nu este o asociație independentă instituită de actorii de pe piață și care acționează în conformitate cu principiile pieței economiei libere, ci o entitate condusă de GC și administrată de acesta prin intermediul Consiliului de Stat și, prin urmare, responsabilă de atingerea obiectivelor de politică publică stabilite de GC.

(779) Multe asociații industriale chineze își definesc rolul în statutul lor ca o punte între guvern și membrii lor. Măsurile de supraveghere cuprinzătoare a asociațiilor industriale și a camerelor de comerț emise de CNDR, Ministerul Afacerilor Civile și alte opt departamente în 2016 au solicitat înființarea de organizații de partid în cadrul asociațiilor industriale și al camerelor de comerț, iar cerințele în materie de consolidare a partidului ([331]) trebuie înscrise în statutele asociațiilor industriale. În pofida faptului că, în 2019, NDRC a lansat un exercițiu cu sarcina declarată de separare instituțională a asociațiilor industriale și a camerelor de comerț de guvern, avizele NDRC ([332]) emise în acest sens prevăzând în mod oficial o separare a instituțiilor, a funcțiilor, a activelor financiare etc., acestea au asigurat nu numai o dependență financiară continuă a asociațiilor industriale de autoritățile guvernamentale, ci și continuarea controlului deplin al PCC asupra acestora: *„Organismele de lucru pentru consolidarea partidului ale organizațiilor sociale de la toate nivelurile [...] consolidează orientările concrete, promovează profund consolidarea partidului în asociațiile industriale decuplate și în camerele de comerț, [...] consolidează în mod cuprinzător poziția de lider a partidului asupra asociațiilor industriale și camerelor de comerț și se asigură că activitatea partidului este neîntreruptă și că rolul organizațiilor de partid nu este slăbit în procesul de decuplare. [...] Organismele de lucru pentru consolidarea partidului ale organizațiilor sociale de la toate nivelurile îndeamnă asociațiile industriale și camerele de comerț să introducă cerința privind activitatea de consolidare a partidului în actul lor constitutiv, astfel încât să completeze mecanismele de lucru care să asigure participarea organizațiilor de partid la procesul decizional privind chestiunile majore și să standardizeze gestionarea”* ([333]). Avizele au asigurat, de asemenea, o dependență financiară a asociațiilor industriale față de autoritățile guvernamentale și controlul deplin al PCC asupra acestora ([334]).

(780) În al doilea rând, puterea executivă a CBIA este exercitată de consiliul de administrație, care este ales de adunarea generală compusă din toți membrii asociației, dintre societățile asociate (articolul 21 din statut). GC este, de asemenea, pe deplin implicat în selectarea candidaților din consiliul de administrație. În conformitate cu articolul 22 din statutul CBIA, comitetul responsabil cu selectarea candidaților include *„reprezentanți ai consiliului supraveghetorilor”* și *„reprezentanți ai organizației de partid”*. În cazul în care consiliul de administrație nu se poate întruni, membrii comitetului sunt selectați direct de agenția de conducere a consolidării partidului. Organele de consolidare a partidului sunt responsabile de toate activitățile legate de extinderea ideologiei partidului. În conformitate cu *„Avizele privind punerea în aplicare a reformei de decuplare cuprinzătoare a asociațiilor industriale și a camerelor de comerț de organele administrative”* (denumite în continuare *„Avize privind asociațiile industriale”*), organismele de lucru pentru consolidarea partidului ale organizațiilor sociale *„consolidează în mod cuprinzător poziția de lider a partidului asupra asociațiilor industriale și camerelor de comerț și se asigură că activitatea partidului este neîntreruptă și că rolul organizațiilor de partid nu este slăbit în procesul de decuplare. [...] Organismele de lucru pentru consolidarea partidului ale organizațiilor sociale de la toate nivelurile îndeamnă asociațiile industriale și camerele de comerț să introducă cerința privind activitatea de consolidare a partidului în actul lor constitutiv, astfel încât să completeze mecanismele de lucru care să asigure participarea organizațiilor de partid la procesul decizional privind chestiunile majore și să standardizeze gestionarea”* ([335]). Adunarea generală a membrilor pentru alegerea și demiterea directorilor trebuie, de asemenea, să

([330]) Statutul *China Battery Industry Association* (Asociația industriei bateriilor din China) (denumit în continuare „CBIA AoA”), disponibil la adresa http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) Activitatea de consolidare a partidului poate fi diversă și vizează, în cele din urmă, extinderea influenței partidului în întreprinderi, asociații, administrații etc. O definiție oficială a construcției partidului este disponibilă aici http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html „Conținutul lucrărilor de consolidare a partidului este relativ bogat, incluzând o serie de sarcini precum construcția politică, construcția ideologică, construcția organizațională, construcția de stiluri, construcția disciplinară, lupta anticorupție și construcția de sistem.”

([332]) Avize privind punerea în aplicarea a Reformei de decuplare cuprinzătoare a asociațiilor industriale și a camerelor de comerț de organele administrative, NDRC, Ministerul Afacerilor Civile et al., 14 iunie 2019; disponibile la adresa: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) Secțiunea 4 din Avizele NDRC.

([334]) A se vedea Raportul privind China – secțiunea 2.3.3, p. 24-25 și punctul 3 (2) din avizele CNDR, conform cărora organele administrative sunt încurajate să achiziționeze servicii de la asociații industriale calificate.

([335]) A se vedea secțiunea 2.3.3 din Raportul privind China, p. 25-26, precum și secțiunea 4 din Avizele NDRC.

fie convocată cu aprobarea agenției de conducere pentru consolidarea partidului. Influența guvernului asupra activităților zilnice ale asociației este subliniată, de asemenea, la articolul 36 din statut, care impune ca persoanele responsabile de asociere să „*[s]e conformeze conducerii Partidului Comunist Chinez, să sprijine socialismul cu caracteristici chineze, să pună în aplicare cu fermitate linia, principiile și politicile partidului și să aibă bune calități politice*". Printre persoanele responsabile de asociație se numără președintele, douăzeci și trei de vicepreședinți și un secretar general. Mai multe întreprinderi deținute de stat sunt, de asemenea, numite vicepreședinți. Pe baza celor de mai sus, CBIA nu se află doar sub conducerea Consiliului de Stat, ci GC controlează, de asemenea, în continuare, administrarea CBIA și a principalelor persoane responsabile de activitatea sa.

(781) În plus, articolul 46 alineatul (5) din statutul său prevede că Consiliul supraveghetorilor raportează problemele existente în activitatea asociației agenților de conducere din domeniul consolidării partidului și departamentelor de gestionare a industriei. Se reamintește faptul că, în DS379, în contextul băncilor comerciale deținute de stat din China („SOCB"), informațiile relevante pentru evaluarea măsurii în care o entitate este un organism public au inclus, de asemenea, dovezi cu privire la faptul că directorii executivi sunt numiți de guvern, prin urmare PCC a păstrat o influență semnificativă în alegerea lor, astfel cum se menționează în considerentul 415.

(782) Relația dintre CBIA și GC este confirmată, de asemenea, în rapoartele NDRC ([336]) și în articolele de presă online. Într-un raport privind cel de-al 8-lea Congres al membrilor al CBIA, care a avut loc la Beijing în 2020, Zhang Chonghe, președintele Consiliului național pentru industria ușoară din China („CNLIC"), din care CBIA face parte și de la care primește orientări ([337]), a subliniat că CBIA a servit drept „*un bun asistent al guvernului*" ([338]), propunând modificări ale mai multor politici industriale și reflectând cerințele întreprinderilor față de guvern, printre alte realizări. În mod similar, în ceea ce privește CBIA, CNLIC se află sub conducerea SASAC a Consiliului de Stat, iar domeniul său de activitate include participarea la elaborarea planurilor industriale și a politicilor industriale, construirea de clustere industriale și regiuni axate pe industria ușoară, „*standardizarea comportamentului industriei*" și „*îndeplinirea altor sarcini încredințate de guvern și de departamentele relevante*" ([339]). De fapt, potrivit asociației înseși, aceasta s-a angajat întotdeauna să „***deservească guvernul***" (sublinierea noastră) ([340]).

(783) Aceleași dispoziții se aplică și pentru CIAPS. La fel ca în cazul CBIA (a se vedea considerentul 779), puterea executivă este exercitată de consiliul de administrație (articolul 21). GC este pe deplin implicat în selectarea candidaților din consiliul de administrație. În conformitate cu articolul 22 din statutul CIAPS, comitetul responsabil cu selectarea candidaților include „*reprezentanți ai consiliului de administrație, reprezentanți ai consiliului supraveghetorilor*" și „*reprezentanți ai organizației de partid*". În cazul în care consiliul de administrație nu se poate întruni, membrii comitetului sunt selectați direct de agenția de conducere a consolidării partidului. Astfel, CBIA nu se află doar sub conducerea Consiliului de Stat, ci GC controlează, de asemenea, în continuare, administrarea CBIA și a principalelor persoane responsabile de activitatea sa. Articolul 46 alineatul (5) din statutul său prevede de asemenea că Consiliul supraveghetorilor raportează problemele existente în activitatea asociației agenților de conducere din domeniul consolidării partidului și departamentelor de gestionare a industriei.

([336]) A se vedea: https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. În special, Xia Nong, inspectorul de prim nivel din cadrul Departamentului pentru industrie din cadrul Comisiei naționale pentru dezvoltare și reformă, și-a exprimat speranța că CBIA „va continua să joace un rol bun ca punte și legătură în contextul noului model de dezvoltare a „dublei circulații" [...]".

([337]) Lista asociațiilor care fac parte din CNLIC este disponibilă la adresa http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([338]) Aderă la consolidarea partidului pentru a conduce activitatea asociației și pentru a promova transformarea și modernizarea industriei bateriilor și dezvoltarea ecologică, Sohu, 31 octombrie 2020. Disponibilă la adresa: https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) Statutul CNLIC este disponibil la adresa http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html

([340]) Meng Xiangfeng, asistent al președintelui CATL, și delegația sa au vizitat asociația pentru schimburi, CBIA, 15 februarie 2023. Disponibilă la adresa: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) Articolul 21 din statutul CIAPS prevede că directorii asociației „*[a]deră la conducerea PCC, sprijină socialismul cu caracteristici chineze, pun în aplicare cu hotărâre linia, principiile și politicile partidului și dețin bune calități politice*”. În aceeași situație ca în privința CBIA, în cazul în care consiliul de administrație nu se poate întruni, membrii comitetului sunt selectați direct de agenția de conducere a consolidării partidului. CIAPS nu se află doar sub conducerea Consiliului de Stat, ci GC controlează, de asemenea, în continuare, administrarea asociației și a principalelor persoane responsabile de activitatea sa.

(785) Astfel cum s-a demonstrat în considerentul 779, GC a instituit un sistem care asigură faptul că toate organele de conducere și administrative ale asociației, cum ar fi consiliul de administrație, președintele, vicepreședinții și secretarul general, sunt selectate pentru a promova obiectivele de politică ale PCC și ale GC. Astfel cum a fost abordat în mod exhaustiv în considerentele 197-203 și în considerentele 704-705, mediul juridic și economic din RPC în care funcționează furnizorii de factori de producție ai BEV este caracterizat de un control ferm și extins exercitat de către guvern. Dovada unui astfel de control extins se regăsește, printre altele, la articolul 11 din Constituție, conform căruia guvernul exercită în mod explicit supravegherea și controlul și asupra sectoarelor nepublice ale economiei (a se vedea în special considerentul 199).

(786) În plus, Comisia a stabilit, de asemenea, prezența și influența generalizată a membrilor PCC și a organizațiilor din cadrul mai multor furnizori de baterii. În conformitate cu dreptul societăților comerciale ([341]), nu numai în întreprinderile de stat, ci și în societățile private „*se înființează o organizație a Partidului Comunist Chinez pentru a desfășura activitățile partidului în conformitate cu Constituția Partidului Comunist Chinez. Societatea creează condițiile necesare pentru activitățile organizației de partid*”. În plus, avizele din 2017 ale Comitetului central al PCC și ale Consiliului de Stat privind crearea unui mediu sănătos pentru dezvoltarea antreprenorilor, promovarea antreprenoriatului și acordarea unui rol deplin întreprinzătorilor ([342]) nu lasă nicio îndoială cu privire la rolul organizațiilor PCC în întreprinderi: „*Să educe și să îndrume antreprenorilor privați pentru a sprijini conducerea partidului și pentru a contribui la activitatea de consolidare a partidului desfășurată de întreprinderi. Să instituie și să îmbunătățească mecanismul de lucru de consolidare a partidului pentru întreprinderile din afara sectorului public, să exploreze în mod activ diferite modalități de consolidare a partidului și să depună eforturi pentru a extinde sfera de acoperire a organizării partidelor și a activităților desfășurate în întreprinderi din afara sectorului public. Să joace pe deplin rolul politic central al organizațiilor de partid în masele de lucrători și rolul politic de lider în dezvoltarea întreprinderilor*”. De fapt, membrii CATL ai PCC consideră că „*activitatea lor de consolidare a partidului trebuie, de asemenea, să conducă la dezvoltarea întreprinderii*” ([343]).

(787) Dovada controlului PCC nu numai asupra întreprinderilor deținute de stat, ci și asupra entităților private este confirmată, de asemenea, de dispozițiile „*Orientărilor privind guvernanța corporativă pentru societățile cotate la bursă*”, mandatate de CSRC în 2018 ([344]), care prevăd la articolul 5 că „*în societățile cotate la bursă, în conformitate cu dispozițiile dreptului societăților comerciale, se înființează organizații ale Partidului Comunist Chinez pentru a desfășura activități de partid. Societățile cotate la bursă creează condițiile necesare pentru activitățile organizațiilor de partid. Societățile cotate la bursă controlate de stat, în conformitate cu dreptul societăților comerciale și cu reglementările relevante și având în vedere structura capitalurilor proprii, operațiunile comerciale și alte condiții reale ale societății, includ în statutul lor cerințe relevante pentru lucrările de consolidare a partidului.*”. Acest lucru confirmă faptul că PCC exercită o influență asupra tuturor tipurilor de societăți din China și că poate utiliza unități de lucru pentru consolidarea partidului în cadrul întreprinderilor în scopul de a-și exercita influența. În plus, unii dintre cei mai mari producători de baterii din China (CATL, BYD și Gotion) sunt toți cotați la Bursa din Shenzhen și sunt obligați să respecte orientările emise de CRSC. Acest lucru este confirmat de articolul 12 din statutul CATL, care prevede că societatea „*înființează o organizație a Partidului Comunist și desfășoară activități de partid în conformitate cu dispozițiile Constituției Partidului Comunist Chinez. Societatea creează condițiile necesare pentru activitățile organizației de partid*” ([345]).

([341]) Disponibile la adresa: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml
([342]) Disponibile la adresa: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) A se vedea raportul de presă https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html
([344]) A se vedea https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm
([345]) A se vedea Statutul CATL (*CATL Articles of Association*) din mai 2022, disponibil pe site-ul CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) În plus, Zeng Yuqun, președinte și director general al CATL este, de asemenea, vicepreședintele Federației All-China a Industriei și Comerțului (ACFIC) începând cu decembrie 2022 ([346]). ACFIC este o cameră de comerț condusă de PCC, „*al cărei organism principal este constituit din întreprinderi private și actori economici privați*" ([347]). Potrivit statutului ACFIC, scopul este de a „*consolida și îmbunătăți activitatea ideologică și politică a actorilor economici privați*" și de a „*ghida actorii economici privați să își combine în mod conștient dezvoltarea individuală cu dezvoltarea națională*" [articolul 1 și articolul 1 alineatul (2)]. În conformitate cu articolul 2 din statut, ACFIC este, de asemenea, responsabil de efectuarea de investigații și cercetări cu privire la punerea în aplicare a politicilor PCC. Principiul director al asociației este, de asemenea, acela de a ajuta guvernul să gestioneze și să deservească economia privată (articolul 3).

(789) Pe baza, printre altele, (a) a nivelului de control exercitat de GC asupra asociațiilor industriale chineze analizate în această secțiune (și anume CBIA și CIAPS), (b) a faptului că majoritatea producătorilor de baterii interni chinezi au fost considerați ca făcând parte din acestea și (c) a faptului că CATL, cel mai mare producător de baterii din China, a fost, de asemenea, numit vicepreședinte al CBIA ([348]) și al ACFIC, o cameră de comerț condusă de PCC cu intenția explicită de a îndruma întreprinderile private în punerea în aplicare a politicilor PCC, Comisia a concluzionat că piața bateriilor este dominată de mai multe societăți care sunt gestionate și controlate de stat prin participarea lor la CBIA și la CIAPS. Având în vedere prezența sa în conducerea asociațiilor, precum și orientarea deciziilor sale comerciale, rezultă că GC exercită un control semnificativ asupra furnizorilor de baterii prin participarea acestora la CBIA și la CIAPS.

(2) *Caracteristici și funcții esențiale ale furnizorilor de baterii*

(790) Organizarea furnizorilor de factori de producție prin intermediul asociațiilor și relația acestora cu GC arată modul în care furnizorii de factori de producție sunt învestiți cu autoritate guvernamentală în îndeplinirea funcțiilor publice. În loc să acționeze ca operatori de pe piața liberă, furnizorii de factori de producție îndeplinesc funcția guvernamentală atribuită de dezvoltare a industriei BEV. Aceste funcții sunt îndeplinite de furnizorii de factori de producție, care beneficiază de sprijinul direct al GC, atunci când furnizează factori de producție esențiali producătorilor de BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(791) Astfel cum s-a menționat deja în secțiunea 3.1, Comisia a găsit elemente de probă conform cărora GC deține controlul deplin atât asupra CBIA, cât și asupra CIAPS și asupra membrilor acestora. Prin urmare, Comisia și-a concentrat investigația asupra funcțiilor îndeplinite de CBIA, de CIAPS și de membrii acestora, care pot fi caracterizate ca fiind de natură guvernamentală.

(792) CBIA este pe deplin implicată în formularea politicilor industriale prin emiterea de avize și sugestii către guvern, precum și în punerea în aplicare a cadrului legislativ și de reglementare din sectorul bateriilor. Capitolul II, articolul 6 alineatul (1) și articolul 6 alineatul (10) din actul constitutiv al CBIA prevăd în mod explicit că domeniul de activitate al asociației este „*[p]articiparea în formularea și organizarea punerii în aplicare a planului de dezvoltare a industriei bateriilor [...] și promovarea punerii în aplicare a planurilor și a politicilor conexe formulate de guvern*", precum și „*[a]sumarea altor sarcini autorizate sau încredințate de guvern și de departamentele relevante*". În acest sens, Comisia reamintește că punerea în aplicare a planurilor nu este un simplu cadru orientativ, ci este impusă prin lege, inclusiv prin Constituția RPC ([349]).

(793) Comisia a găsit elemente de probă în acest sens pe site-ul CBIA ([350]). CBIA, împreună cu reprezentanți ai MIIT și ai întreprinderilor-cheie, cum ar fi CATL și Sunwoda, un alt producător chinez mai mic de baterii, au participat la o reuniune de discuție pentru a formula „*cel de al 14-lea plan cincinal pentru dezvoltarea industriei bateriilor*" ([351]) și pentru a propune revizuiri ale politicilor industriale, ale piețelor de consum interne și externe și ale dezvoltării

([346]) Zeng Yuqun, președintele CATL, a fost ales noul vicepreședinte al Federației All-China a Industriei și Comerțului, The Paper, 13 decembrie 2022. Disponibil la adresa: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) A se vedea Statutul ACFIC este disponibil la adresa https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) A se vedea http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html

([349]) Raportul privind China – capitolul 4.3.1, p. 93 și, de asemenea, articolele 62, 67 și 89 din Constituția Republicii Populare Chineze, disponibile la adresa https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

([350]) A se vedea Asociația industriei bateriilor din China (*China Battery Industry Association*) organizează o reuniune de discuții privind formularea „celui de-al 14-lea plan cincinal pentru dezvoltarea industriei bateriilor", China Battery Industry Association, 23 august 2021. Disponibilă la adresa: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Finalizată ulterior ca „Al 14-plea plan cincinal de dezvoltare pentru stocarea tipurilor noi de energie (*14th Five-Year New Energy Storage Development Plan*)". Disponibil la adresa: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

ecologice, printre altele. Potrivit informațiilor raportate pe site-ul CBIA, grupul de lucru și MIIT au colaborat îndeaproape la pregătirea planului, „*astfel încât acesta să poată deveni un document de orientare care să poată ghida industria și să deservească guvernul și întreprinderile*”.

(794) S-a constatat, de asemenea, că CBIA este învestită cu o competență extraordinară de „*consolidare a disciplinei industriale*”, de reglementare a activităților asociației, ale industriei și ale membrilor, precum și de coordonare a relațiilor dintre membri ([352]). Consolidarea industriei (autodisciplina și comportamentul pe piață) sunt instrucțiuni specifice prevăzute în mai multe planuri naționale, astfel cum este abordat în considerentele 747-748. Articolul 11 din statutul CBIA prevede că membrii respectă reglementările asociației și pun în aplicare rezoluțiile asociației.

(795) Pe lângă dovezile din statutul CBIA, în introducerea asociației disponibilă pe site-ul său internet se afirmă că scopul său este de a „*reflecta cerințele întreprinderilor și ale industriilor, de a reglementa comportamentul întreprinderilor și al industriilor, de a proteja drepturile și interesele legitime ale membrilor săi, de a pune în aplicare politici și legi naționale, de a promova îmbunătățirea continuă a economiei, a tehnologiei și a nivelului de management al întregii industrii și de a promova dezvoltarea întregii industrii, [...] de a promova piața pentru industrie [...] și de a coordona aspectele legate de producția, vânzările și exporturile întreprinderilor*” ([353]). Potrivit manifestului ([354]) CBIA, misiunea asociației este de a „*satisface pe deplin nevoile membrilor, dezvoltarea industriei și conducerea guvernamentală*”, iar obiectivul este de a „*crea o asociație de primă clasă care să conducă dezvoltarea industriei mondiale a bateriilor*”. În temeiul articolului 2 din statut, scopul său este, de asemenea, de a servi drept punte între guvern și membri. În conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din statutul CBIA, membrii supraveghează, de asemenea, activitatea asociației.

(796) CIAPS este o altă asociație formată din întreprinderi și instituții legate de industria bateriilor. Scopul asociației nu este doar de a deservi membrii săi, ci și de a-i ajuta să se extindă pe piețele interne și externe, precum și de a promova progresul tehnologic general și dezvoltarea industrială a industriei. În mod similar asociației CBIA, articolul 3 din statutul ([355]) CIAPS prevede că asociația aderă la conducerea Partidului Comunist din China și respectă politicile naționale și desfășoară activități de partid. CIAPS are, de asemenea, sarcina de a emite recomandări către departamentele guvernamentale cu privire la formularea de politici și reglementări privind industria bateriilor [articolul 6 alineatul (1)] și de a acționa ca o legătură cu guvernul, transmițând solicitările membrilor guvernului și, la rândul său, ajutându-i pe membri în punerea în aplicare a politicilor guvernamentale [articolul 6 alineatul (1)], de a organiza formularea de norme și reglementări sectoriale, „*asistând guvernul în ceea ce privește reglementarea comportamentului pe piață, extinzând piețele pentru membri, creând condiții pentru stabilirea unui mediu extern de concurență loială și ordonată*” și protejând atât interesele membrilor săi, cât și pe cele ale industriei [articolul 6 alineatul (3)]. În cele din urmă, articolul 6 alineatul (14) prevede că asociația „*se ocup[ă] de aspecte încredințate de departamentele guvernamentale și [d]esfășoară alte activități care sunt benefice pentru industrie*”. Membrii CIAPS au, de asemenea, competența de a supraveghea activitatea asociației (articolul 10).

(797) În plus, statutul CIAPS impune membrilor săi, astfel cum se prevede la articolul 11 din acesta, obligații potrivit cărora membrii „respectă carta și diferitele reglementări ale asociației și pun în aplicare rezoluțiile asociației”.

(798) Prin urmare, CIAPS nu numai că îndeplinește funcții consultative pentru guvern și acționează ca facilitator între GC și membrii săi, ci este învestit și cu autoritatea extraordinară de a reglementa comportamentul pe piață al membrilor săi, precum și al altor entități active în industria bateriilor. Dispoziții similare privind comportamentul pe piață al actorilor lor și mecanismul de stabilire a prețurilor sunt incluse în statutul Asociației industriei bateriilor din Shenzhen (SBIA), din care face parte Sunwoda. SBIA se află sub conducerea guvernului Shenzhen și prevede în mod explicit coordonarea în privința litigiilor în materie de prețuri între membrii săi. În special, statutul SBIA prevede că „*[s]ub conducerea departamentului de administrare a prețurilor, supraveghează stabilirea prețurilor produselor sau serviciilor din cadrul industriei, coordonează litigiile dintre membrii săi în materie de prețuri și asigură o concurență loială*” ([356]).

([352]) A se vedea articolul 6 alineatul (8) din statutul CBIA.
([353]) Disponibil la adresa: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) A se vedea http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) Disponibil la adresa: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) A se vedea articolul 8 alineatul (8) din statutul SBIA, disponibil la adresa http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) La fel ca în cazul CBIA, membrii CIAPS sunt învestiți cu autoritate guvernamentală, în sensul că au competența, în mod individual și colectiv, de a influența și de a lua decizii pentru asociație, de a îndeplini sarcini sau funcții în numele guvernului pentru dezvoltarea industriei BEV. Aceste asociații exercită, de asemenea, funcții guvernamentale în sensul că rolul lor este de a pune în aplicare politicile GC de a furniza baterii și materii prime la prețuri ieftine pentru dezvoltarea industriei BEV și de a supraveghea respectarea deplină a acestora de către toți furnizorii relevanți. Având în vedere cele de mai sus, Comisia a considerat că CIAPS și membrii săi sunt „organisme publice" în sensul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC.

(800) Comisia a evaluat în continuare dacă furnizorii de baterii în mod individual, în special CATL, un operator major pe piața internă chineză, dețin autoritate guvernamentală și dacă exercită această autoritate în îndeplinirea funcțiilor guvernamentale. Dovezile au arătat că furnizorii de baterii respectă și pun în aplicare obiectivele de politică ale GC stabilite la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1 și, prin urmare, îndeplinesc funcții guvernamentale.

(801) Rolul unui organism public care exercită funcții guvernamentale este ilustrat în mod corespunzător de comportamentul CATL pe piața bateriilor și a BEV, prin care a construit o rețea de întreprinderi comune strategice cu următoarele întreprinderi de stat: Faw, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive și, mai recent, cu BAIC ([357]). Aceste parteneriate prezintă legături guvernamentale strânse care contribuie nu numai la consolidarea poziției CATL, ci și la beneficiul industriei BEV, în sensul că asigură o aprovizionare stabilă a acestor producători de BEV de către un membru al consiliului executiv al CBIA ([358]). În același spirit, CATL a semnat, de asemenea, un acord de întreprindere comună cu Grupul Geely ([359]), cu scopul de a asigura o „*aprovizionare stabilă*" și „*reducerea prețului de achiziție pentru piese și, în consecință, creșterea competitivității automobilelor electrice*". Acest lucru arată că o astfel de dinamică nu se limitează la producătorii BEV de stat, ci influențează și comportamentul întreprinderilor private.

(802) În ceea ce privește tranzacțiile cu societăți afiliate, Comisia a stabilit că articolul 46 din statutul CATL prevede că tranzacțiile dintre societate și părțile sale afiliate pot fi scutite de obligația de a fi prezentate adunării acționarilor spre deliberare atunci când [...] „*prețul tranzacției cu părți afiliate este stipulat de stat*" ([360]). O dispoziție similară este cuprinsă în sistemul CATL de gestionare a tranzacțiilor conexe, la articolul 22 din acesta ([361]). Comisia a considerat că nu ar exista niciun motiv pentru care o astfel de dispoziție ar fi necesară dacă nu ar exista cazuri de stabilire de către stat a prețurilor în această industrie, în special atunci când se achiziționează/se vând materii prime și/sau baterii. Având în vedere întreprinderile comune menționate mai sus, stabilite între CATL și producătorii de BEV de stat, existența unor întreprinderi comune între CATL și cei doi producători neintegrați incluși în eșantion și ponderea mare a achizițiilor de baterii efectuate de Grupurile Geely și SAIC de la CATL, se pare că GC joacă un rol esențial în mecanismul de stabilire a prețurilor pentru bateriile furnizate industriei BEV și că CATL exercită o autoritate guvernamentală în îndeplinirea funcțiilor sale.

([357]) FAW/CATL a înființat o nouă societate, Ningde, o marcă populară, a reunit șase parteneri care sunt întreprinderi de stat, Sohu, 26 aprilie 2024. Disponibil la adresa: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) În ceea ce privește SAIC, a se vedea „CATL, SAIC joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II", Gasgoo, 22 iunie 2021. Disponibil la adresa: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
A se vedea ultimul paragraf: „Acest acord le permite să înceapă discuții cu privire la o gamă largă de domenii, inclusiv dezvoltarea comună, aprovizionarea stabilă [...]"
În ceea ce privește FAW, a se vedea „China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL", Yicai, 28 februarie 2019, disponibil la adresa https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: „Pentru FAW, colaborarea poate asigura un flux stabil de surse de energie electrică la un preț competitiv"
În ceea ce privește GAC, a se vedea „GAC și CATL au căzut de acord asupra înființării a două întreprinderi comune (*GAC and CATL agreed to Establish Two Joint Ventures*)", Grupul GAC, 19 iulie 2018. Disponibil la adresa https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: „În ceea ce privește GAC, această cooperare va asigura aprovizionarea stabilă cu componente esențiale ale vehiculelor energetice noi, va reduce și mai mult costurile de achiziție și va spori competitivitatea sa pe piață."

([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) În calitate de principal producător de baterii din China, care reprezintă 52 % din piața internă a bateriilor ([362]), CATL figurează, de asemenea, pe larg în planurile naționale și locale, în special în Guizhou și Fujian. În Guizhou, CATL a semnat mai multe acorduri de cooperare cu administrația locală, astfel cum se menționează în considerentul 730. În plus, crearea Centrului național de cercetare al CATL în domeniul ingineriei pentru tehnologia de stocare electrochimică a energiei este reflectarea uneia dintre sarcinile principale ale Planului de acțiune pentru baterii din 2017 ([363]) (considerentul 729). CATL, *„în calitate de coloană vertebrală a dezvoltării industriei bateriilor cu litiu din China [...], a preluat inițiativa și a înființat în comun Centrul național de cercetare în domeniul ingineriei pentru tehnologia de stocare electrochimică a energiei*" ([364]). Centrul de cercetare este alcătuit din șase universități, inclusiv Universitatea Tsinghua și Universitatea Xiamen, două unități de cercetare științifică, printre care *China Electric Power Research Institute* și *China Automotive Technology R&D Center*, precum și șapte întreprinderi din amonte și din aval, inclusiv *Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd*. Atât unitățile de cercetare științifică, cât și *Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd* sunt întreprinderi deținute de stat.

(804) Centrul național de cercetare în domeniul ingineriei pentru tehnologia de stocare electrochimică a energiei este unul dintre cele mai recente exemple de sarcini naționale cheie îndeplinite de CATL. De exemplu, în raportul din 2019 al CATL privind responsabilitatea socială a întreprinderilor, societatea subliniază că, printre principalele sale realizări din 2016 se numără *„desfășurarea de sarcini specifice de cercetare și dezvoltare, atât în domeniul vehiculelor alimentate cu tipuri noi de energie, cât și în domeniul rețelelor inteligente în cadrul celui de al 13-lea plan cincinal privind planul național al strategiilor cheie de cercetare și dezvoltare, precum și înființarea CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation și înființarea Jiangsu CATL Technology Co., Ltd"* ([365]).

(805) Pe lângă cooperarea cu întreprinderile de stat și îndeplinirea unor sarcini naționale cheie, Comisia a constatat că, în 2023, CATL a început să ofere reduceri de preț, ceea ce a determinat alți actori să urmeze exemplul pentru a menține cota de piață. Potrivit informațiilor online, CATL a furnizat carbonat de litiu pentru producătorii de automobile la 200 000 CNY pe tonă, mai mic decât prețul de piață de aproximativ 470 000 CNY pe tonă pentru a consolida fidelitatea anumitor clienți, și anume Li Auto, NIO, Huawei și Zeekr, una dintre mărcile comercializate de Grupul Geely ([366]). Programul preferențial al CATL vizează unele întreprinderi „strategice", care sunt obligate să achiziționeze 80 % din bateriile lor de la CATL în următorii trei ani ([367]). În iulie 2023, producătorul de baterii ar fi solicitat, de asemenea, furnizorilor de materiale catodice să ofere o reducere de 5-10 % la stabilirea prețurilor carbonatului de litiu ([368]). Pentru a ține pasul cu CATL, alți producători de baterii au lansat o reducere similară ([369]). Această reducere oferită de CATL a fost confirmată de elementele de probă găsite la producătorii verificați incluși în eșantion din Grupul Geely. De fapt, în cursul perioadei de investigație, s-a constatat că modelele produse de marca Zeekr au făcut obiectul unei marje de subvenție mai mari pentru baterii, în comparație cu alți producători.

(806) Pe baza celor de mai sus, Comisia a examinat în continuare dacă faptul că furnizorii de baterii au fost învestiți cu autoritate guvernamentală și au fost considerați „organisme publice" a avut un impact asupra prețurilor pentru producătorii interni de BEV din China.

([362]) Raportul Rhodium, p. 42.

([363]) A se vedea secțiunea III alineatul (1) din Planul de acțiune pentru baterii din 2017.

([364]) Ceremonia de decernare a premiilor a Centrului național de cercetare în domeniul ingineriei pentru tehnologia de stocare electrochimică a avut loc cu mare pompă la CATL (*The awarding ceremony of the National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology was grandly held at CATL*), CATL, 22 ianuarie 2019. Disponibilă la adresa: https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) A se vedea pagina 10 din Raportul CATL privind RSI din 2019, disponibil la adresa https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf

([366]) A se vedea CATL a redus costurile litiului pentru clienții strategici (*CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers*), DigTimes Asia, 20 februarie 2023. Disponibil la adresa: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Ibidem.

([368]) A se vedea CATL ar fi solicitat furnizorilor să ofere o reducere de până la 10 % din prețurile carbonatului de litiu (*CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices*), CnEVPost, 20 iulie 2023. Disponibil la adresa: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) A se vedea CATL lansează un plan de „reducere a prețului minereului de litiu" pentru societățile de automobile, care declanșează un război al prețurilor în industria bateriilor (*CATL launches "lithium ore rebate" plan to car companies, setting off a price war in the battery industry*), 36kr, 17 februarie 2023. Disponibil la adresa: https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) Comisia a concluzionat în considerentul 798 că atât CBIA, cât și CIAPS au fost învestite cu puterea guvernamentală de a reglementa și de a orienta comportamentul economic al membrilor lor în beneficiul industriei BEV. În cazul CBIA, asociația este învestită cu competența de a „consolida autodisciplina industriei" și de a *„reglementa asociația, industria și comportamentul membrilor"* ([370]). Pentru a-i ajuta pe membrii săi să își sporească *„capacitățile economiei reale"*, asociația stabilește crearea unei platforme de servicii financiare *„care să sprijine economia reală"* ([371]). CBIA are, de asemenea, competența și sarcina de a *„coordona aspectele legate de producția, vânzările și exportul întreprinderilor"* ([372]). Acest sistem este în conformitate cu dispozițiile Comunicării privind industria bateriilor, menționată în considerentul 748, care prevede că comportamentele actorilor din amonte și din aval din domeniul bateriilor ar trebui supravegheate și reglementate în consecință. Astfel cum s-a subliniat în considerentul 748, Comunicarea privind industria bateriilor însărcinează autoritățile de stat să *„consolideze supravegherea și să investigheze și să se ocupe cu strictețe de tezaurizare, de creșterea prețurilor, de concurența neloială și de alte comportamente în amonte și în aval de industria bateriilor cu litiu, astfel încât să mențină ordinea pieței"* ([373]). Acest rol este atribuit în mod intrinsec tuturor organismelor publice, fie asociațiilor CBIA și CIAPS, fie membrilor acestora.

(808) Având în vedere competența conferită asociațiilor industriale în cauză și membrilor acestora în ceea ce privește mecanismele de stabilire a prețurilor, Comisia a examinat efectul controlului guvernamental asupra asociațiilor industriale în ceea ce privește bateriile și litiul/LFP.

(809) Astfel cum s-a examinat deja la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1, GC a înființat o rețea de asociații industriale ai căror membri sunt învestiți cu autoritate guvernamentală și exercită funcții guvernamentale, în special din cauza puterii lor de a controla asociația din care fac parte, care, la rândul său, este învestită cu autoritatea de a exercita funcții guvernamentale. Această constatare se bazează în special pe influența pe care o au asociațiile, cum ar fi CBIA și CIAPS, asupra cadrelor legislative, de reglementare și normative care se aplică în RPC. Pentru toate asociațiile și membrii acestora, Comisia a constatat că aceste competențe nu se limitează la elaborarea de politici și legi, ci includ, de asemenea, consolidarea autodisciplinei industriale, prin care asociațiile reglementează comportamentul membrilor săi și se extind la stabilirea prețurilor materiilor prime și a comportamentului pe piață al societăților din RPC.

(810) Astfel cum s-a menționat în secțiunea 3.3.1.2, ca urmare a lipsei de cooperare din partea GC, Comisia nu a primit niciun răspuns la chestionar din partea niciunui furnizor de baterii neafiliat și nici informații privind piața chineză a bateriilor, cum ar fi structura acesteia, structura deținerii în proprietate a operatorilor săi economici sau nivelul prețurilor. De asemenea, deși a fost contactată de două dintre grupurile incluse în eșantion cu care avea întreprinderi comune, CATL a refuzat să furnizeze un răspuns la chestionar, astfel încât Comisia nu a dispus de informații esențiale pentru a evalua situația CATL pe baza propriilor sale date.

(811) În plus, astfel cum s-a menționat în secțiunea 3.3.2.3, în absența unor informații verificabile furnizate de Grupul SAIC, Comisiei a dispus de un set limitat de informații referitoare doar la Grupul Geely. Având în vedere cota de piață mult mai mică a acestei societăți pe piața chineză în ceea ce privește vânzările de BEV și, prin urmare, un volum mai mic de achiziții de baterii în comparație cu Grupul SAIC, aceste informații nu au fost considerate suficiente prin ele însele pentru a formula concluzii semnificative cu privire la efectul controlului guvernamental asupra asociațiilor din industria bateriilor electrice în ceea ce privește prețurile bateriilor percepute producătorilor de BEV. În consecință, Comisia a trebuit să se bazeze pe alte date disponibile.

(812) Faptele pe care s-a bazat Comisia au constat în informații disponibile public, cum ar fi informații privind piața furnizate de BMI ([374]), informații privind principalul actor în domeniul bateriilor de pe piața chineză, CATL, informații verificate privind achiziții referitoare la Grupul Geely și anumite informații verificate referitoare la un furnizor de baterii în relație cu Grupul SAIC.

([370]) Articolul 6 alineatul (8) din statutul CBIA.
([371]) Articolul 6 alineatul (6) din statutul CBIA.
([372]) A se vedea Introducerea CBIA.
([373]) Idem.
([374]) Furnizor de date și editor de informații privind piața pentru lanțul de aprovizionare cu baterii litiu-ion destinate vehiculelor electrice, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) Datele BMI prezintă evaluări lunare ale prețurilor bateriilor cu celulele cu litiu-ion pentru piețele chineză, europeană, asiatică (cu excepția RPC) și nord-americană, exprimate pe o bază franco fabrică. În ceea ce privește perioada de investigații, ele arată că prețul franco fabrică al celulelor NMC per kW/h a fost cu cel puțin 10 % și cu până la 30 % mai mare pe piețele din UE, America de Nord sau Asia decât pe piața chineză, indiferent de compoziția chimică specifică a NMC (111, 523, 622 sau 811). În absența unei evaluări publice a prețului celulelor LFP și în absența cooperării din partea GC, diferența de preț dintre piața chineză și alte piețe a fost considerată valabilă și pentru celulele LFP. O astfel de comparație trebuie privită în contextul în care cota de piață a producătorilor chinezi de baterii pe piețele UE și America de Nord a depășit 60 % ([375]) în 2022 și 2023, astfel încât producătorii chinezi de baterii pot fi considerați factori de stabilire a prețurilor pe aceste piețe. Deși această comparație a prețurilor arată că prețurile de pe piețele din afara Chinei sunt sistematic mai mari, Comisia a considerat, în plus, că această analiză a fost efectuată din perspectivă prudentă, deoarece cotațiile de preț au fost efectuate pe o bază franco fabrică, astfel încât costurile de transport din RPC către aceste piețe nu au fost luate în considerare. În cazul în care costurile de transport ar fi incluse și având în vedere cota de piață a producătorilor chinezi de baterii pe aceste piețe, diferența de preț ar fi și mai mare.

(814) În ceea ce privește CATL, în absența unor date mai precise, Comisia a analizat rapoartele anuale ale CATL pentru perioada 2021 – 2022 ([376]). Rapoartele au arătat o deteriorare a profitabilității pe piața internă chineză, care a fost compensată de profiturile mai mari înregistrate la export. Deși societatea a raportat marje de profit brute mari atât pe piața internă, cât și pe piața externă a bateriilor în decembrie 2021, această tendință a fost inversată în iunie 2022, când societatea a început să își piardă profitabilitatea pe piața internă chineză, în timp ce și-a mărit marja de profit în ceea ce privește exporturile. În absența cooperării din partea CATL fie prin lipsa de cooperare din partea GC, fie prin refuzul CATL de a furniza un răspuns la chestionar în ceea ce privește calitatea furnizorului ei afiliat de baterii pentru două grupuri incluse în eșantion, Comisia s-a bazat pe datele disponibile și a dedus că scăderea profitabilității pe piața internă chineză a bateriilor a reflectat politicile guvernamentale care vizează furnizarea de baterii producătorilor de BEV pe piața internă contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Dimpotrivă, piețele de export nu au fost afectate de astfel de politici, astfel încât profitabilitatea a rămas stabilă și chiar a crescut ca urmare a prețurilor mai mari oferite de CATL pe aceste piețe. Aceste aspecte arată în mod clar că CATL nu a fost în măsură să își maximizeze profiturile în China și să ia decizii comerciale raționale ca actor normal de pe piață care își desfășoară activitatea într-o economie de piață deschisă. În schimb, CATL a fost obligată de politicile GC să furnizeze baterii la prețuri mai mici industriei autohtone a BEV și a putut atinge doar un nivel normal de profit din exporturile de baterii, ale căror prețuri nu au fost afectate de politicile generale ale GC în favoarea industriei BEV. O astfel de practică este confirmată și de dispozițiile cuprinse în statutul și sistemul conex de gestionare a tranzacțiilor ale CATL, astfel cum se explică în considerentul 801, care prevăd că prețurile pentru orice tip de tranzacții cu entități afiliate se stabilesc de către stat.

(815) Grupul Geely și-a achiziționat bateriile prin intermediul diverselor sale entități sub formă de ansambluri și module atât de la furnizori neafiliați, cât și de la furnizori afiliați. Având în vedere existența unor întreprinderi comune instituite între Grupul Geely și CATL, aceste două societăți au fost considerate afiliate în cadrul prezentei proceduri. Pe această bază, Comisia a stabilit că majoritatea achizițiilor au fost efectuate de la societăți afiliate.

(816) Furnizorii de baterii afiliați ai grupurilor SAIC și Geely au vândut baterii și la export în cursul perioadei de investigație. Comisia a stabilit că aceste exporturi au fost efectuate la prețuri mai mari (pe bază de kw/h) decât prețul plătit de Grupul Geely furnizorilor neafiliați. În plus, Comisia a stabilit că furnizorii de baterii afiliați ai grupurilor SAIC și Geely au exportat aceleași baterii la un preț semnificativ mai mare decât cel practicat pe piața internă. În funcție de modele, diferența de preț a depășit 25 %, ceea ce indică comportamente diferite în materie de prețuri în funcție de destinația bateriilor, sprijinind constatările de la considerentul 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([376]) Raportul anual al CATL pentru 2022, p. 17 și p. 18 și raportul semestrial al CATL din 2023, p. 15 și p. 148.

(817) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că controlul guvernamental asupra asociațiilor din industria bateriilor electrice și asupra membrilor acestora conduce la un tratament preferențial față de producătorii interni de BEV. Mai concret, producătorii de baterii percep prețuri mai mici producătorilor de BEV pe piața internă decât pe pieţele de export. În consecință, Comisia a concluzionat că producătorii de baterii care acționează în calitate de organisme publice au pus în aplicare politici naționale care vizează furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată producătorilor interni de BEV.

(3) *Concluzie*

(818) Pe baza informațiilor analizate mai sus, Comisia a considerat că societățile care furnizează baterii sunt învestite cu autoritate publică și exercită funcții publice prin faptul că pun în aplicare politicile GC vizate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1 în loc să acționeze în conformitate cu principiile pieței libere pentru a-și maximiza profiturile. Deciziile societăților și conducerea acestora sunt afectate în mod clar de politicile GC de a furniza baterii la prețuri mai mici pentru dezvoltarea industriei BEV, precum și de a respecta orientările privind obiectivele de producție și, prin urmare, nu pot fi considerate expresia unui comportament privat într-o economie de piață liberă. Dovezile găsite cu privire la comportamentul în materie de prețuri pe piața de export în raport cu comportamentul intern în materie de prețuri confirmă, în plus, faptul că producătorii de baterii din China respectă mai degrabă politicile GC decât principiile pieței libere.

(819) În plus, având în vedere funcțiile îndeplinite de asociațiile industriale chineze din care au făcut parte furnizorii de baterii (și anume CBIA și CIAPS), precum și influența mare a GC asupra asociațiilor, precum și competențele dobândite de membrii acestor asociații prin participarea la acestea, Comisia a concluzionat că participarea la CBIA și la CIAPS a conferit membrilor o autoritate guvernamentală, în sensul că membrii au competența, în mod individual și colectiv, de a influența și de a lua decizii pentru asociație, de a îndeplini sarcini sau funcții în numele guvernului pentru dezvoltarea industriei BEV. Aceste asociații exercită și funcții guvernamentale în sensul că rolul lor este de a pune în aplicare politicile GC de a furniza baterii la prețuri mai mici în beneficiul industriei BEV și de a supraveghea respectarea deplină a lor de către toți furnizorii relevanți. Din cauza planurilor GC și a tuturor acestor mecanisme stricte de control și supraveghere care reglementează asociațiile, actele acestor asociații și ale membrilor acestora, precum și ale celorlalți furnizori sunt, de fapt, acte ale GC.

(820) Caracteristicile pieței interne chineze și mecanismele de stabilire a prețurilor care sunt puse în aplicare și monitorizate de asociațiile de baterii, de membrii acestora și de furnizorii de baterii și de LFP confirmă suplimentar concluzia potrivit căreia ei sunt învestiți cu autoritate publică și exercită funcții guvernamentale. În special, GC a creat un mediu în care bateriile și LFP ar fi puse la dispoziția producătorilor de BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(821) Pe această bază, Comisia a concluzionat că furnizorii de baterii sunt considerați organisme publice în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul de bază.

(b) Furnizorii de baterii care acționează în calitate de organisme private însărcinate de GC sau aflate în subordinea acestuia

(822) De altfel, chiar dacă producătorii de baterii nu ar fi considerați organisme publice în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul de bază, Comisia a stabilit, pe baza informațiilor descrise în această secțiune, că ei ar fi considerați că au fost însărcinați sau că li s-a ordonat de GC să îndeplinească funcții care revin în mod normal autorităților publice în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază, din motivele prezentate mai jos. Prin urmare, comportamentul lor va fi atribuit în orice caz GC.

(823) Articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) a doua liniuță din regulamentul de bază prevede că o contribuție financiară există dacă autoritățile publice: „însărcinează un organism privat să execute una sau mai multe funcții de tipul celor enumerate la punctele (i), (ii) și (iii), care le incumbă în mod normal, sau îi ordonă să facă acest lucru, practica urmată nefiind diferită realmente de practica normală a autorităților publice”. Tipul funcțiilor descrise la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iii) din regulamentul de bază apar atunci când *„autoritățile publice furnizează bunuri sau servicii, altele decât o infrastructură generală, sau achiziționează bunuri …”*. Aceste dispoziții reflectă subpunctele (iii) și (iv) de la articolul 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC și trebuie să fie interpretate și aplicate în contextul jurisprudenței relevante a OMC.

(824) Grupul special al OMC în cauza *SUA – Limitarea exporturilor* a hotărât că sensul obișnuit al celor două cuvinte „însărcinează” și „ordonă” de la articolul 1.1 litera (a) punctul (1) subpunctul (iv) din Acordul SMC impune ca acțiunea guvernului să conțină o noțiune de delegare (în cazul însărcinării) sau de comandă (în cazul ordonării). El a respins „argumentul cauză și efect” al SUA și a solicitat o acțiune explicită și afirmativă de delegare sau de ordonare. Cu toate acestea, într-o cauză ulterioară (*SUA – Taxe compensatorii vizând DRAMS*), organul de Apel a statuat că înlocuirea termenilor „însărcinează” și „ordonă” cu „deleagă” și „comandă” este prea rigidă, ca standard. Potrivit organului de apel, „însărcinarea” există atunci când autoritățile publice conferă responsabilitate unui organism privat, iar „ordonarea” se referă la situațiile în care autoritățile publice își exercită autoritatea asupra unui organism privat. În ambele cazuri, autoritățile publice se folosesc de un organism privat ca de un intermediar pentru a efectua contribuția financiară și, „în majoritatea cazurilor, ar fi de așteptat ca însărcinarea sau ordonarea care vizează un organism privat să implice o formă de amenințare sau stimulare”.

(825) În același timp, subpunctul (iv) de la articolul 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC nu permite membrilor să impună măsuri compensatorii asupra unor produse „atunci când autoritățile publice doar își exercită prerogativele generale de reglementare” sau atunci când intervenția autorităților publice „poate avea sau nu un anumit rezultat doar pe baza unor circumstanțe de fapt date și a exercitării dreptului de alegere de către actorii de pe piața respectivă”. Mai degrabă, însărcinarea și ordonarea implică „un rol mai activ al autorităților publice decât simple acte de încurajare”. În plus, OMC nu a considerat că „dacă aspectul este lăsat la latitudinea unui organism privat, acest lucru contravine obligatoriu însărcinării sau ordonării organismului privat respectiv [...]. Deși pot exista cazuri în care amploarea marjei de discreție lăsate la latitudinea organismului privat este de așa natură, încât devine imposibil să se concluzioneze în mod corespunzător că organismul privat respectiv a fost însărcinat sau i s-a ordonat (să execute o anumită sarcină), aceasta este o chestiune de ordin factual/probatoriu care trebuie abordată de la caz la caz.” În conformitate cu respectivele hotărâri ale OMC, nu toate măsurile autorităților publice care pot conferi avantaje sunt echivalente cu o contribuție financiară în temeiul articolului 3 din regulamentul de bază și al articolului 1.1 litera (a) din Acordul SMC.

(826) Pe scurt, hotărârile OMC relevante prevăd că:

i. stabilirea existenței unei „contribuții financiare” în temeiul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC trebuie să se concentreze mai degrabă pe natura acțiunii administrației publice, decât pe efectele sau rezultatele acțiunii guvernamentale. Cu alte cuvinte, este bine-cunoscut faptul că administrațiile publice intervin pe piață în calitate de autorități de reglementare și, astfel, cauzează efecte pe piață și asupra operatorilor de pe piață. În acest sens, o administrație publică poate institui taxe de export în mod legitim pentru a genera venituri mai mari în cazul unui produs foarte competitiv de pe piețele internaționale. În schimb, nu se poate vorbi despre o instituire legitimă de restricții la export atunci când devine evident că utilizarea unui astfel de instrument împreună cu alte mecanisme pentru a menține produsele de bază pe piața internă și pentru a forța furnizorii să vândă sub prețurile pieței, fac parte dintr-o schemă mai amplă concepută de administrația publică pentru a sprijini o anumită industrie sau un anumit grup de industrii cu scopul de a stimula competitivitatea acestora. Astfel, caracterul acțiunii întreprinse de autoritățile publice, inclusiv contextul, obiectul și scopul ei, este relevant în ceea ce privește evaluarea elementului de „contribuție financiară”;

ii. „însărcinarea” sau „ordonarea” ar implica o acțiune explicită și afirmativă adresată unei anumite părți în ceea ce privește o anumită sarcină sau îndatorire, această situație fiind foarte diferită de cea în care o autoritate publică intervine pe piață într-un fel sau altul, care ar putea sau nu să aibă un anumit rezultat, având în vedere condițiile de fapt și exercitarea liberei alegeri de către actorii de pe piața respectivă. În cele din urmă, întrebarea esențială din spatele conceptelor de însărcinare sau ordonare este dacă respectiva conduită, și anume contribuția financiară sub forma furnizării de bunuri pentru o remunerație mai mică decât ar fi adecvată, poate sau nu să fie atribuită autorităților publice sau dacă este totuși o liberă alegere a operatorilor privați, date fiind considerentele privind piața, cum ar fi constrângerile generate de reglementări;

iii. articolul 1.1 litera (a) punctul (1) subpunctul (iv) din Acordul SMC este, în esență, o dispoziție anticircumvenție, prin urmare, o constatare privind însărcinarea sau ordonarea necesită ca autoritățile publice să îi confere răspundere unui organism privat sau să își exercite autoritatea asupra unui organism privat pentru a realiza o contribuție financiară. În majoritatea cazurilor, ar fi de așteptat ca însărcinarea sau ordonarea unui organism privat să implice o oarecare formă de amenințare sau de stimulare care ar putea, la rândul ei, să servească drept dovadă a însărcinării sau ordonării. Cu toate acestea, este probabil ca autoritățile publice să dispună de alte mijloace pentru a-și exercita autoritatea asupra unui organism privat, iar unele dintre acestea ar putea fi „mai subtile” decât un ordin sau ar putea să nu implice același grad de impunere;

iv. trebuie să existe o „legătură demonstrabilă” între actul emis de autoritățile publice și conduita organismului privat. Nu există niciun motiv pentru care un caz de însărcinare sau ordonare de către autoritățile publice să nu fie bazat pe dovezi circumstanțiale (precum actele implicite și informale de delegare sau de ordonare), cu condiția ca dovezile în cauză să aibă forță probatorie și să fie convingătoare. În acest sens, dovezile privind intenția administrației publice de a sprijini industria din aval (de exemplu, prin politici sau decizii guvernamentale declarate public sau alte acțiuni guvernamentale) sau existența altor măsuri guvernamentale care asigură un anumit rezultat pe piață (de exemplu, o restricție la export împreună cu o măsură guvernamentală care împiedică operatorii supuși acestor restricții să își stocheze produsele sau o reglementare a prețurilor de către administrația publică în vederea menținerii prețurilor interne la un nivel mic pentru produsul în cauză) pot fi relevante pentru a stabili existența unei „contribuții financiare” în temeiul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) subpunctul (iv) din Acordul SMC [în special ca o modalitate indirectă de furnizare de bunuri de către administrația publică, astfel cum se prevede la subpunctul (iii)]. În anumite circumstanțe, „orientările” unor autorități publice pot reprezenta ordine. În cele din urmă, în funcție de circumstanțe, un organism privat poate decide să nu execute o funcție cu care a fost însărcinat sau care i s-a ordonat, în pofida posibilelor consecințe negative care ar putea decurge din acest refuz. Acest aspect nu indică însă prin ele însuși faptul că organismul privat nu a fost însărcinat sau nu i s-a ordonat.

(827) În conformitate cu jurisprudența respectivă, presupunând că furnizorii de baterii sunt „organisme private” în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază, Comisia a examinat, pe de o parte, natura acțiunilor GC, și anume dacă intervenția GC implică însărcinarea sau ordonarea producătorilor de baterii de a furniza baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată producătorilor de BEV și, pe de altă parte, acțiunea furnizorilor de baterii, și anume dacă producătorii de baterii furnizează factori de producție producătorilor chinezi de BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată și, prin urmare, dacă există o legătură demonstrabilă între acțiunile GC și comportamentul furnizorilor de baterii care acționează ca intermediar al GC. În cele din urmă, Comisia a evaluat dacă funcția exercitată de furnizorii de baterii ar fi în mod normal încredințată autorităților publice, și anume dacă furnizarea de baterii producătorilor de BEV din China este o activitate normală a autorităților publice și dacă o astfel de funcție nu diferă, în sens real, de practicile urmate în mod normal de guverne, adică dacă furnizarea efectivă de factori de producție de către producători, în niciun sens real, diferă de ceea ce ar fi făcut chiar guvernul.

(828) Având în vedere jurisprudența OMC menționată în considerentele 822-826, Comisia a analizat mai întâi dacă sprijinul acordat de GC industriei chineze a BEV sub forma furnizării de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată este efectiv un obiectiv al diverselor măsuri guvernamentale în cauză, și nu doar un „efect secundar” al exercitării competenței generale de reglementare. Investigație a examinat în particular dacă prețurile mai mici ale bateriilor constatate făceau parte din obiectivele guvernului sau dacă prețurile mai mici au fost mai degrabă un produs secundar „accidental” al reglementării guvernamentale generale. Comisia a concluzionat că diversele intervenții ale GC au avut ca obiectiv sprijinirea industriei BEV și că prețurile mai mici ale bateriilor au fost un obiectiv preconizat al acestor măsuri, care, la rândul lor, au fost puse în aplicare prin intermediul asociațiilor industriale care au obligația de a respecta și de a pune în aplicare aceste planuri.

(829) GC a luat o serie de măsuri de-a lungul anilor pentru a-și atinge obiectivul de politică. Secțiunea 3.1 a detaliat contextul relevant, explicând importanța pe care GC o acordă dezvoltării industriei BEV și industriilor din jurul acesteia.

(830) Astfel cum s-a explicat în detaliu la punctul anterior (i) din secțiunea 3.7.2.1.1, GC a creat o serie de măsuri care se aplică tuturor societăților, indiferent dacă acestea sunt deținute de stat sau private, menite să le direcționeze către furnizarea de baterii la prețuri mici. În particular, Planul de acțiune pentru baterii din 2017 conține instrucțiuni specifice privind stabilirea prețurilor bateriilor, prevăzând că, până în 2020, densitatea energetică specifică a sistemului va încerca să atingă 260 watt-oră/kilogram, iar costul bateriilor electrice va fi redus la mai puțin de 1 yuan/watt-oră. Până în 2025, densitatea de energie va ajunge la 500 watt-oră/kilogram.

(831) În plus, industria bateriilor este puternic sprijinită în China. Există un număr mare de reglementări, emise de diferite organisme guvernamentale care supraveghează fiecare aspect al sectorului bateriilor, astfel cum se demonstrează la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1, în special în Planul de acțiune privind bateriile din 2017 care face obiectul considerentelor 708 – 710, în Planul privind NEV 2012 – 2020 (considerentul 744) și în măsurile privind Jiangxi, Fujian și Shenzhen (considerentele 725-733). Comisia a găsit dovezi în politicile naționale și locale potrivit cărora producătorii de baterii beneficiau de o serie de măsuri de sprijin, menționate în considerentul 735. Printre ele se numără recompense, punerea la dispoziție de terenuri, energie electrică și gaze la prețuri mai mici, împrumuturi de la bănci deținute de stat pe bază necomercială și politici fiscale preferențiale. Comisia a stabilit, în plus, că producătorii de baterii afiliați la grupul Geely și la grupul SAIC care au furnizat un chestionar au beneficiat, de asemenea, de politici preferențiale, cum ar fi finanțarea preferențială, programele de scutire și reducere fiscală și granturile (considerentul 740).

(832) Prin acordarea de sprijin financiar producătorilor de baterii, GC a îndrumat suplimentar societățile să crească și să sprijine aprovizionarea internă cu baterii în favoarea dezvoltării industriei BEV. Un astfel de sprijin acționează ca un stimulent pentru ca furnizorii de baterii să își alinieze pe deplin comportamentul la obiectivele de politică ale GC de dezvoltare a industriei BEV.

(833) În plus, în secțiunea de mai sus, Comisia a stabilit deja modul în care GC asigură un anumit comportament din partea furnizorilor de baterii prin intermediul asociațiilor industriale chineze (și anume CBIA și CIAPS), care nu sunt asociații industriale independente, având în vedere nivelul de control exercitat de GC asupra lor (considerentele 777-784) și funcțiile pe care le îndeplinesc (considerentele 791-798). Astfel cum s-a menționat deja în considerentele 763 și 772, furnizorii de baterii care erau membri ai CBIA și/sau CIAPS au reprezentat 86 % din cota de piață în 2020 și 93 % din capacitatea instalată totală a Chinei în 2023. Comisia a mai constatat că asociațiile industriale chineze menționate anterior nu erau asociații independente care acționează în conformitate cu principii economice libere, ci entități ghidate de GC și gestionate de acesta prin intermediul Consiliului de Stat (considerentele 777-784). În particular, s-a constatat că ambele asociații îndeplinesc sarcini încredințate de guvern, iar rolul lor este de a asista guvernul în punerea în aplicare a politicilor guvernamentale și în reglementarea comportamentului membrilor lor. În fapt asociațiile și membrii acestora sunt învestiți cu competența de a „*consolida autodisciplina industriei*” și de a „*reglementa asociația, industria și comportamentul membrilor*” și, în cazul CBIA, în mod specific, de a „*coordona aspecte legate de producția, vânzările și exportul întreprinderilor*”. Prin urmare, aceste două asociații exercită funcții guvernamentale în sensul că rolul lor este de a pune în aplicare politicile GC de a furniza baterii la prețuri mai mici în beneficiul industriei naționale a BEV și de a supraveghea respectarea deplină a lor de către toți furnizorii relevanți. Având în vedere cele de mai sus, Comisia a considerat că CBIA și CIAPS sunt „organisme publice” în sensul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC.

(834) În plus, în cadrul celui de al 7-lea Congres al membrilor CBIA, asociația a afirmat că „*asociația ar trebui să joace pe deplin rolul ei de organizație de autoreglementare a industriei, să își asume responsabilitățile importante de menținere a comportamentului pe piață, să orienteze industria către o concurență ordonată, respectarea reglementărilor, supravegherea autodisciplinei și optimizarea dezvoltării, [...]* ***restricționarea și sancționarea comportamentele care perturbă ordinea pieței, prejudiciază interesele și imaginea industriei*** *și să încerce să creeze un mediu de dezvoltare echitabil și ordonat pentru industria bateriilor*” [evidențiere adăugată] ([377]). Aceste aspecte arată că membrii trebuie să respecte instrucțiunile asociației care vizează reglementarea comportamentului economic al membrilor lor pentru a se conforma politicilor GC, pentru a evita repercusiunile care le sunt cauzate de CBIA. Aceste aspecte arată, în plus, că GC, prin intermediul asociațiilor, mandatează producătorii de baterii să respecte un anumit comportament din partea producătorilor de baterii. Dovezi suplimentare conform cărora GC participă activ la piață și intervine atunci când apar probleme legate de prețuri și ofertă au fost constatate în declarațiile de presă furnizate de MIIT în 2022 (considerentul 750), când MIIT s-a angajat să „*readucă* [prețurile materiilor prime] *la nivelul rezonabil cât mai curând posibil* ([378])”.

([377]) A se vedea https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html
([378]) A se vedea nota de subsol 308.

(835) În plus, Comisia a observat că dispozițiile cuprinse în statutul și sistemul conex de gestionare a tranzacțiilor ale CATL, astfel cum se explică în considerentul 801, prevăd că există situații în care prețurile oricărui tip de tranzacții cu entități afiliate se stabilesc de către stat. Având în vedere faptul că CATL este de departe cel mai mare furnizor de pe piața internă și are asociații în participațiune cu producători de BEV deținuți de stat, precum și cu cei doi producători neintegrați incluși în eșantion, Comisia a dedus, în lipsa cooperării din partea CATL, că GC joacă un rol esențial în mecanismul de stabilire a prețurilor pentru bateriile furnizate industriei BEV și că comportamentul CATL nu este cel al unui operator de pe piața liberă în ceea ce privește piața internă chineză.

(836) Acest aspect este exemplificat și de comportamentul irațional al CATL pe piața internă și pe piețele de export (considerentul 813), unde CATL sacrifică profiturile din vânzările de baterii pe piața internă chineză. Într-adevăr, comportamentul ei irațional arată că a fost direcționată de politicile GC să furnizeze baterii la prețuri mai mici industriei interne a BEV, mai degrabă decât să urmeze un comportament determinat de piață care ar sugera să vândă baterii în principal pe piețele de export unde și-ar fi putut optimiza substanțial profiturile în cursul perioadei de investigație. Astfel cum s-a explicat în considerentele 738-742 de mai sus, GC a acordat și sprijin financiar furnizorilor de baterii pentru a se asigura că societățile în cauză pot rămâne pe linia de plutire și își pot dezvolta în continuare capacitățile, astfel încât să își poată urmări comportamentul irațional dirijat de GC de a furniza baterii la prețuri mici și în cantități suficiente producătorilor de BEV, mai degrabă decât să își redirecționeze vânzările către exporturi, ceea ce le-ar fi permis să obțină profituri semnificative.

(837) Comisia a considerat că, având în vedere dovezile disponibile, GC a avut un „rol mai activ decât simple acte de încurajare", astfel cum a solicitat Organul de apel al OMC ([379]). Măsurile luate de GC restricționează libertatea de acțiune a producătorilor de baterii prin limitarea în practică a deciziei lor comerciale cu privire prețul la care să vândă produsul lor, astfel cum se arată în planurile vizate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1, în beneficiul industriei BEV. Rolul GC a depășit cu mult o intervenție obișnuită în calitate de autoritate de reglementare a pieței în sectorul bateriilor. Măsurile relevante nu numai că au reglementat aspectele generale ale pieței, ci au impus un comportament specific societăților producătoare de baterii. Toate aceste măsuri au fost luate pentru ca societățile producătoare de baterii să furnizeze baterii la prețuri mai mici în beneficiul industriei BEV. Această intenție a fost clarificată prin numeroase declarații de politică și acțiuni vizate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1.

(838) Obligând societățile producătoare de baterii să respecte aceste măsuri, care, la rândul lor, au fost puse în aplicare prin intermediul asociațiilor industriale care au obligația de a respecta și de a pune în aplicare aceste planuri, GC le-a privat de capacitatea de a-și alege în mod liber strategiile de vânzare în funcție de considerente de piață. Cu alte cuvinte, aceste măsuri constituie în mod clar o „legătură demonstrabilă" între acțiunile guvernului și comportamentul societăților producătoare de baterii. GC a utilizat societățile producătoare de baterii ca intermediar pentru a sprijini producătorii de BEV.

(839) În cele din urmă, Comisia a evaluat dacă furnizarea efectivă de factori de producție de către producători, în niciun sens real, diferă de ceea ce autoritățile publice ar fi făcut ele însele. Comisia a considerat că acesta este cazul. În loc să furnizeze bateriile direct industriei BEV pentru a atinge obiectivele de politică publică ale GC de a stimula dezvoltarea acestei industrii, GC, prin intermediul unui set de măsuri, determină entitățile private să acționeze astfel în numele lui. În plus, în măsura în care o astfel de furnizare de bunuri de către guvern implică anumite cheltuieli în materie de venituri (cum ar fi acordarea de subvenții pentru factori de producție sau sacrificarea veniturilor prin furnizarea de bunuri contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată), o astfel de acțiune trebuie să fie înțeleasă ca fiind una dintre funcțiile tipice și uzuale ale autorităților publice ([380]).

([379]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 115.

([380]) A se vedea Raportul grupului special, *United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea* [Statele Unite – Investigație privind taxa compensatorie pentru semiconductorii destinați memoriilor dinamice cu acces aleatoriu (Dynamic Random Access Memory Semiconductors – Drams) din Coreea], WT/DS296, 21 februarie 2005, nota de subsol 57: („[C]onsiderăm că trimiterea la funcțiile «care în mod normal incumbă guvernului» trebuie înțeleasă, de asemenea, ca însemnând funcții de cheltuieli de impozitare și cu veniturile. (...) În măsura în care împrumuturile și măsurile de restructurare implică cheltuieli de impozitare și cu veniturile, ele pot intra în domeniul de aplicare al acestei dispoziții").

(840) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat că setul de măsuri adoptate de GC conduce la o contribuție financiară sub forma furnizării de baterii de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată producătorilor chinezi de BEV în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază. Furnizorii de baterii sunt induși de GC să furnizeze baterii industriei BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată ([381]), astfel încât comportamentul lor trebuie să fie atribuit GC și nu este doar un rezultat neintenționat al acțiunilor GC. GC se asigură că prețurile bateriilor sunt controlate prin intermediul asociațiilor industriale și al sprijinului acordat producătorilor de baterii pentru a respecta obiectivele de politică ale GC.

3.7.2.1.2. Beneficiul, specificitatea și calcularea valorii subvenției

(a) *Beneficiu*

(841) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.3.1.2, niciun furnizor neafiliat de LFP sau de baterii nu a furnizat informații Comisiei răspunzând la chestionarul specific destinat furnizorilor de factori de producție din China. Având în vedere existența unei relații între cei doi producători neintegrați incluși în eșantion și CATL, acestuia din urmă i s-a solicitat, de asemenea, să completeze un chestionar, ceea ce nu a făcut.

(842) În consecință, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază pentru a stabili nivelul beneficiului pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion care au achiziționat baterii de pe piața internă.

(843) Comisia a concluzionat că furnizorii de baterii au fost considerați a fi organisme publice sau societăți private pe care GC le-a însărcinat și/sau cărora le-a ordonat să furnizeze baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(844) În conformitate cu articolul 3 alineatul (2), articolul 5 și articolul 6 litera (d) din regulamentul de bază, Comisia a evaluat valoarea subvențiilor pasibile de măsuri compensatorii în ceea ce privește beneficiul conferit beneficiarului, care a fost constatat că există în cursul perioadei de investigație.

(845) Pentru a stabili existența beneficiului și cuantumul acestuia, Comisia a evaluat mai întâi dacă prețurile din China ar putea reprezenta o referință adecvată.

(846) Având în vedere lipsa de cooperare din partea GC și, în consecință, lipsa de informații cu privire la piața internă a bateriilor din China, Comisia a considerat că nu este adecvat să își bazeze valoarea de referință pe prețurile interne chineze din cauza cotei mari de piață a furnizorilor de baterii care erau membri ai CBIA sau ai CPIAS și a constatărilor potrivit cărora piața chineză a fost denaturată din cauza politicilor naționale și sectoriale aplicabile puse în aplicare de furnizorii naționali de baterii vizați în secțiunea 3.7.2.1 și, în special, a celor referitoare la prețuri.

(847) Comisia a identificat două surse posibile pentru stabilirea unei valori de referință adecvate pentru baterii: Date financiare Bloomberg referitoare la noi energii (New Energy Financials – BNEF) și Date de referință referitoare la minerale (Benchmark Mineral Intelligence – BMI") ([382]). În timp ce BNEF a furnizat o sursă utilă de informații, utilizarea BNEF nu a permis totuși calcularea prețurilor de referință potențiale pentru perioada de investigație utilizând prețuri lunare. BNEF nu a identificat vreun preț per tip chimic și per arie geografică. În plus, nu a raportat prețurile franco fabrică, astfel încât comparațiile prețurilor să poată fi afectate de condiții de livrare diferite. Dimpotrivă, datele BMI au permis calcularea valorilor de referință pentru PI, per tip chimic (LFP și NMC) și per zonă geografică ([383]), pe bază franco fabrică. Ele au permis, de asemenea, să se evalueze diversele subtipuri chimice ale bateriilor NMC (111, 622, 811, 523) pe baza cererii corespunzătoare din sectorul vehiculelor electrice. Cu toate acestea, ele au raportat doar prețurile per kw/h la nivel de celulă, nu și la nivel de ansamblu. Având în vedere nivelul de precizie în ceea ce privește perioada de timp, zona geografică, tipul chimic și condițiile de livrare, datele BMI au fost considerate cea mai adecvată sursă pentru stabilirea unui preț de referință pentru celule. În plus, prețurile franco fabrică utilizate din sursa selectată au fost o alternativă prudentă, deoarece este posibil ca achizițiile efective de baterii să fi fost efectuate în diferite condiții de livrare, inclusiv diferite costuri de transport.

([381]) A se vedea și secțiunea 3.7.2.1 despre beneficiu.

([382]) Furnizor de date și editor de informații privind piața pentru lanțul de aprovizionare cu baterii litiu-ion destinate vehiculelor electrice, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) Regiunile disponibile au fost America de Nord, Asia, China și Europa.

(848) Pentru a calcula o valoare de referință corespunzătoare pentru celula de baterii NMC în afara Chinei ([384]), Comisia a utilizat un preț de referință mediu ponderat la cererea de submodele chimice ale bateriilor NMC în sectorul EV, astfel cum a fost raportat de BMI. În absența unei valori de referință pentru celulele de baterii LFP din China, s-a considerat rezonabil să se stabilească acest preț prin aplicarea raportului dintre valoarea de referință NMC pentru celulele de baterii din China și din afara Chinei ([385]).

(849) Pentru a calcula o valoare de referință corespunzătoare pentru ansamblurile de baterii, Comisia a utilizat valori de referință pentru celulele de baterii LFP și NMC din China descrise în considerentele de mai sus și a aplicat raportul celulă-ansamblu, pe baza informațiilor disponibile public publicate de BNEF ([386]). Raportul celulă/ansamblu a fost confirmat de datele din dosarul cazului furnizate de unul dintre grupurile cooperante.

(850) Beneficiul pentru grupul Geely a fost calculat luând în considerare diferența dintre suma plătită efectiv de producătorii-exportatori incluși în eșantion pentru baterii (celule, module și ansambluri) și suma care ar fi trebuit plătită în mod normal pe baza valorii de referință stabilite.

(851) Astfel cum se explică în considerentul 815, Comisia a stabilit că doi furnizori de baterii afiliați vindeau baterii la export la un preț semnificativ mai mare decât aceleași baterii vândute pe piața internă chineză.

(852) Deși nu s-a putut trage nicio concluzie exactă cu privire la achizițiile de baterii efectuate de grupul SAIC, având în vedere lipsa de cooperare, astfel cum se descrie în secțiunea 3.3.2, Comisia a stabilit că, cel puțin principalii 4 furnizori de baterii erau deținuți de stat, membri ai CBIA și/sau erau strâns asociați cu statul prin intermediul CATL. Grupul Geely a achiziționat peste 65 % din bateriile sale de la societăți membre ale uneia dintre aceste două asociații. Pe baza celor de mai sus și în absența oricăror alte informații, aceste aspecte au fost considerate reprezentative pentru situația de pe piața internă a bateriilor din China.

(853) În consecință, s-a considerat că cei doi producători neintegrați incluși în eșantion și-au achiziționat bateriile de la operatori esențiali considerați „organisme publice” sau organisme private însărcinate de GC sau care acționează la ordinele GC și că producătorii chinezi de BEV au beneficiat de baterii vândute contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată.

(854) În plus, din cauza lipsei parțiale de cooperare din partea GC, Comisia nu a dispus de informații esențiale cu privire la situația pieței din China a furnizorilor de baterii și la posibilele ajustări care trebuiau efectuate.

(855) Pe această bază, Comisia a concluzionat că condițiile predominante de pe piața chineză nu au justificat ajustări, având în vedere lipsa condițiilor de piață liberă în țara de origine și în conformitate cu dispozițiile articolului 6 litera (d) punctul (ii) din regulamentul de bază și, prin urmare, a calculat valoarea de referință utilizând metodologia descrisă anterior.

(b) *Specificitate*

(856) Setul de măsuri aplicate de GC a fost direcționat să aducă beneficii exclusiv industriei NEV, din care fac parte BEV, deoarece bateriile în cauză care fac obiectul măsurilor sunt utilizate numai de industria NEV.

În plus, actele juridice specifice și diversele documente vizate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1 identifică în mod clar industria BEV ca beneficiar al măsurilor în cauză.

(857) Prin urmare, Comisia a concluzionat că subvențiile sub formă de furnizare de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată nu sunt disponibile în mod general, ci sunt specifice în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază. În plus, niciuna dintre părțile interesate nu a prezentat nicio dovadă care să sugereze că o astfel de formă de subvenții se bazează pe criterii sau condiții obiective în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din regulamentul de bază.

([384]) Valoarea de referință din afara Chinei s-a bazat pe prețurile aplicabile în America de Nord, Europa și Asia, excluzând, prin urmare, China.

([385]) În China, valoarea de referință s-a bazat pe prețurile aplicabile în China. Valoarea de referință din afara Chinei s-a bazat pe prețurile aplicabile în America de Nord, Europa și Asia, excluzând, prin urmare, China.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ și https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/

(c) *Calcularea valorii subvenției*

(858) Comisia a analizat prețurile pe baza de kW/h și a luat în considerare tipul chimic (NMC vs LFP), tipul de baterie (modul vs ansamblu) și relația. Pe această bază, Comisia a concluzionat că prețurile de achiziție de la societăți afiliate au fost, în medie ([387]), mai mari decât prețurile de achiziție de la furnizori neafiliați. Această diferență a depășit 8 % și, în unele cazuri, chiar 20 %, pentru anumite combinații de tip chimic/tip de baterie.

(859) Având în vedere aceste diferențe, Comisia a analizat informațiile din dosar referitoare la prețul de transfer pentru a stabili dacă astfel de tranzacții ar putea fi considerate ca fiind efectuate în condiții nepreferențiale. Cu toate acestea, informațiile din dosar, și anume acordurile și contractele privind prețurile transmise, nu au inclus nicio informație în acest sens. În acest context și în absența unei afirmații a grupului Geely potrivit căreia astfel de tranzacții erau efectuate nepreferențial, Comisia nu a fost în măsură să utilizeze astfel de prețuri și le-a înlocuit cu prețul plătit per kw/h pentru produse similare furnizorilor neafiliați. Atunci când anumite societăți din cadrul grupului Geely nu au achiziționat de la furnizori neafiliați, s-a utilizat prețul mediu ponderat per kw/h pentru produse similare, la nivelul grupului Geely. Această comparație a fost efectuată pe bază de kw/h, luând în considerare compoziția chimică a bateriei, și anume LFP și NMC, și tipul de baterie (celulă, modul sau ansamblu). În absența unei valori de referință aplicabile pentru module, prețul de referință al celulelor a fost utilizat ca alternativă prudentă. Valorile de referință s-au bazat pe prețurile celulelor de baterii obținute din datele BMI ([388]), luând în considerare prețurile medii ale LFP sau NMC din afara Chinei în cursul PI, astfel cum s-a stabilit în considerentele de mai sus.

(860) Având în vedere lipsa parțială de cooperare din partea grupului SAIC în ceea ce privește furnizarea bateriilor și datele corespunzătoare, astfel cum sunt descrise în secțiunea 3.3.1.4, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile. În această privință, ea s-a bazat pe un volum semnificativ de achiziții efectuate de celălalt grup inclus în eșantion care a achiziționat baterii. Tranzacțiile avute în vedere excludeau anumite baterii destinate modelelor BEV care nu erau similare celor vândute de SAIC.

Furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

Denumirea societății	Rata subvenției
Grupul Geely	10,32 %
Grupul SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Furnizarea de către guvern a LFP contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

(861) Astfel cum s-a menționat anterior, unul dintre producătorii-exportatori incluși în eșantion (Grupul BYD) este integrat vertical. Astfel, pentru acest grup, Comisia a examinat dacă furnizarea de materii prime esențiale pentru producția de baterii utilizate în modelele fabricate de acest grup ar putea constitui o subvenție pasibilă de măsuri compensatorii. În această etapă, Comisia a concentrat prezenta investigație asupra principalei componente esențiale utilizate pentru baterii, LFP, reprezentând peste 25 % din costurile de producție ale bateriei.

(862) Pentru a stabili existența unei subvenții pasibile de măsuri compensatorii, trebuie să fie prezente trei elemente în conformitate cu articolele 3 și 4 din regulamentul de bază: (1) o contribuție financiară; (2) un beneficiu și (3) specificitatea. Comisia va examina aceste elemente în continuare.

3.7.2.2.1. *Contribuția financiară*

(a) Furnizori de LFP care acționează în calitate de „organisme publice”

(863) Comisia a analizat mai întâi dacă se poate considera că furnizorii de LFP ar putea fi considerați organisme publice, astfel încât furnizarea acestei materii prime esențiale contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată să poată fi atribuită GC în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul de bază. Astfel cum se explică în detaliu în secțiunea 3.5.1, considerentele 409-418, standardul juridic pentru existența unui organism public

([387]) Comparația prețurilor între furnizorii afiliați și cei neafiliați a fost realizată prin luarea în considerare a volumelor de achiziții pentru a calcula o diferență de preț medie ponderată.

([388]) Furnizor de date și editor de informații privind piața pentru lanțul de aprovizionare cu baterii litiu-ion pentru vehicule electrice (*electric vehicle* – EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

trebuie interpretat în conformitate cu jurisprudența OMC. Pe baza jurisprudenței relevante menționate în considerentele 409-418, trebuie să se examineze dacă producătorii de factori de producție din China implicați în furnizarea factorilor de producție sunt „organisme publice” (și anume, entități care dețin, exercită sau sunt învestite cu autoritatea de a exercita funcții guvernamentale), ținând seama în mod corespunzător de (i) mediul juridic și economic predominant în țara în care își desfășoară activitatea entitățile investigate, (ii) relația dintre entitățile în cauză și guvern și (iii) caracteristicile și funcțiile de bază ale entităților relevante.

(i) *Mediul juridic și economic predominant în RPC*

(864) În considerentele 704-758, Comisia a examinat deja mediul juridic și economic predominant din China, arătând modul în care de la factorii de producție (inclusiv materiile prime, cum ar fi LFP) până la factorii de producție intermediari (cum ar fi bateriile), GC a stabilit un cadru care asigură că furnizorii de factori de producție respectă obiectivele de politică ale GC vizând dezvoltarea industriei BEV. Măsurile relevante adoptate de GC pentru a-și atinge obiectivul de politică de a sprijini principalele industrii din lanțul de aprovizionare al BEV în beneficiul producătorilor de BEV, cuprinzând atât principalele materiale din amonte utilizate în producția de baterii, cât și bateriile, sunt tratate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1.

(865) În special, „*Legea privind resursele minerale*” și „*Normele de punere în aplicare a Legii privind resursele minerale*” (considerentul 723) arată modul în care statul consideră că resursele minerale aparțin statului și că guvernul deține controlul deplin asupra alocării resurselor și poate defini cine obține drepturile de exploatare minieră și limitele a ceea ce se extrage. Cel de al 14-lea plan cincinal privind materiile prime considerentul 714) sprijină instituirea unui sistem de rezerve de resurse minerale în cadrul căruia statul și întreprinderile colaborează. În general, GC a creat un sistem prin care poate exercita controlul deplin asupra resurselor minerale.

(866) Sunt disponibile, de asemenea, mai multe stimulente pentru furnizorii de materii prime utilizate în producția de baterii, cum ar fi stimulente fiscale (considerentul 721), fonduri de orientare, recompense, angajamente de participații (considerentul 720).

(867) În plus, Comisia a constatat că fosfatul de fier și litiu nu face obiectul rambursării TVA de 13 % la export, ceea ce face ca acesta să fie mai ieftin și abundent pentru consumul intern în comparație cu exportul (considerentul 753). Dovezi ale intervenției GC în stabilirea prețurilor materiilor prime pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie au fost găsite în declarațiile de presă ale MIIT din 2022 (considerentul 750), când guvernul s-a angajat să readucă prețul materiilor prime utilizate în NEV (inclusiv litiul) la un nivel rezonabil.

(868) Toate cele de mai sus demonstrează că GC a stabilit la nivel central și local o serie de politici și măsuri care vizează furnizorii de factori de producție pentru a sprijini, în cele din urmă, industria BEV. Toți acești factori de producție constituie o parte semnificativă a costului de producție al BEV. Ca urmare a acestor politici ale GC care asigură o aprovizionare stabilă și amplă cu acești factori de producție, împreună cu prețuri mai mici, producătorii de BEV beneficiază de subvenții sub forma unei reduceri semnificative a costurilor, permițându-le astfel să vândă BEV la prețuri mai mici, inclusiv pe piața UE.

(a) *Relația dintre furnizorii de LFP și GC*

(869) După ce a analizat cadrul juridic și economic în care își desfășoară activitatea furnizorii de factori de producție, dictate în mare măsură de obiectivele de politică ale GC de a dezvolta industria BEV prin intermediul furnizorilor de factori de producție, Comisia a analizat, de asemenea, caracteristicile pieței interne chineze a LFP, dovezile privind prezența/deținerea de către stat a furnizorilor de factori de producție, precum și alte indicii potrivit cărora GC a exercitat un control semnificativ asupra entităților respective (inclusiv asupra caracteristicilor lor organizaționale, a lanțurilor de autoritate decizională și a relației generale cu GC).

(870) LFP este un tip de litiu derivat din carbonatul de litiu. În timp ce carbonatul de litiu poate proveni de la furnizori atât din China, cât și din afara acesteia – majoritatea importurilor Chinei de carbonat de litiu provin din Chile și Argentina ([389]) – conform informațiilor disponibile online, aproximativ 75 % din rafinarea litiului la nivel mondial

([389]) Pe baza statisticilor referitoare la importuri din *Global Trade Atlas* (GTA) pentru China, codul SA 28369100, din octombrie 2022 până în septembrie 2023.

are loc în China ([390]). Aceasta înseamnă că lumea este dependentă de China pentru rafinarea litiului, iar poziția dominantă a Chinei pe această piață le permite să stabilească prețurile pe piața internațională. Acest aspect a fost confirmat și de datele privind importurile în China de LFP din restul lumii, care au arătat că existau cantități nesemnificative de LFP care proveneau din țări terțe ([391]).

(871) Comisia nu a fost în măsură să găsească în domeniul public mai multe informații cu privire la deținerea în proprietate de către guvern și la controlul exercitat de guvern pe piața furnizorilor de LFP în ansamblu. Având în vedere lipsa cooperării din partea GC, astfel cum se explică în mai multe detalii în secțiunea 3.3.1.2, și a grupului BYD în ceea ce privește principalul său furnizor afiliat, astfel cum se explică în secțiunea 3.3.4, Comisia ar putea formula concluzii potrivit cărora este probabil ca gradul de proprietate și de control al guvernului în raport cu furnizorii de LFP să fie mai semnificativ decât nivelul informațiilor disponibile cu privire la el.

(872) În acest sens, informațiile disponibile online privind cota de piață a producătorilor de litiu din China ([392]) au arătat că informațiile transmise de grupul BYD ar putea fi considerate reprezentative pentru piața internă chineză. Comisia a luat în considerare informațiile transmise de singurul producător integrat vertical inclus în eșantion (grupul BYD), considerând că ele sunt reprezentative pentru întreaga piață chineză de LFP. Comisia a identificat nouă furnizori de LFP pentru grupul BYD. Atunci când Comisia nu a fost în măsură să găsească informații în domeniul public, ea a trebuit să formuleze concluzii în temeiul articolului 28 din regulamentul de bază.

(873) Comisia a stabilit că toți cei nouă furnizori chinezi de litiu erau situați în China. Prin urmare, Comisia a concluzionat că piața chineză de LFP era dominată de furnizorii autohtoni.

(874) Comisia a stabilit, în plus, că activitățile furnizorilor de LFP sunt reglementate de aceleași asociații subordonate ca și în cazul producătorilor de baterii, și anume CBIA și CIAPS ([393]), lor aplicându-se aceleași dispoziții prevăzute în secțiunea 3.7.2.1. Astfel cum s-a menționat în considerentul 773, CBIA și CIAPS nu publică online lista completă a membrilor. Comisia a fost în măsură să verifice participarea societăților la CBIA, la CIAPS și la alte asociații industriale, analizând rapoartele lor anuale și alte informații disponibile online, cum ar fi lista membrilor organelor lor executive. În absența informațiilor furnizate de GC, precum și a unor date publice oficiale care să cuprindă lista completă a membrilor CBIA și CIAPS, Comisia a considerat că este posibil ca numărul furnizorilor care sunt membri ai acestor asociații este și mai mare. Într-adevăr, printre cei nouă furnizori de LFP ai grupului BYD, Comisia a constatat că cel puțin doi dintre ei erau membri ai CBIA și, de asemenea, parțial deținuți de stat. S-a constatat, de asemenea, că alți doi furnizori se aflau parțial în proprietatea statului. Potrivit raportului său anual, una dintre societățile deținute parțial de stat a fost, de asemenea, administrată ca o întreprindere cu capital de stat ([394]). S-a constatat că o altă societate este membră a CIAPS. IDS și ceilalți membri ai CBIA și CIAPS au reprezentat 90 % din cantitatea totală de LFP furnizată producătorului-exportator inclus în eșantion și până la 92 % din valoarea totală în cursul perioadei de investigație. Unul dintre cei mai mari furnizori nu era doar membru al CBIA, ci și parte a consiliului executiv. În consecință, Comisia a constatat că mai mulți furnizori de LFP, reprezentând cea mai mare parte a cantității totale de LFP achiziționate de BYD și fiind și unii dintre cei mai mari actori de pe piață, erau membri ai CBIA și/sau ai CIAPS.

(875) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că piața internă chineză pentru LFP este dominată în mare măsură de furnizori interni care sunt, în mare măsură, membri ai unor asociații subordonate precum CBIA, CIAPS și Hunan Battery Industry și/sau deținuți de stat.

([390]) A se vedea *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts, Bloomberg, 1 December 2022 (Lupta pentru eliminarea supremației Chinei în fabricarea bateriilor, în cinci grafice, Bloomberg, 1 decembrie 2022)*, text disponibil la adresa https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) Pe baza statisticilor referitoare la importuri din GTA pentru China, codul SA 28429040, din octombrie 2022 până în septembrie 2023.

([392]) A se vedea „China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list" [Lista primilor 10 producători de fosfat de fier și litiu din China (ianuarie-august)], ESCN, 16 octombrie 2023. Document disponibil la adresa //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, p. 29

([394]) A se vedea https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, p. 82

(876) Comisia a examinat suplimentar relația dintre GC și furnizorii de LFP, pentru a stabili dacă guvernul a exercitat un control semnificativ asupra entităților în cauză și asupra comportamentului acestora pe piață.

(877) Comisia a găsit, în plus, dovezi ale influenței PCC prin intermediul unei asociații de consolidare a partidului din cadrul unora dintre principalii furnizori de LFP către grupul BYD. În mod similar cu CATL (considerentul 786), statutul a trei furnizori de LFP ai grupului BYD conținea dispoziții specifice privind înființarea de organizații PCC și de activități de partid în cadrul societății.

(878) Comisia a constatat că 89 % din cantitatea totală de LFP furnizată grupului BYD și până la 91 % din valoarea totală în cursul PI au provenit de la furnizori de LFP care erau membri ai CBIA și/sau ai CIAPS. Un alt furnizor principal de LFP a fost, de asemenea, parțial deținut de stat și gestionat, în conformitate cu rapoartele sale anuale, ca o întreprindere cu capital de stat.

(879) Pe baza (a) nivelului de control exercitat de GC asupra asociațiilor industriale chineze analizate la punctul (ii) din secțiunea 3.7.2.1.1 (și anume CBIA și CIAPS) și (b) a faptului că majoritatea producătorilor interni chinezi de LFP au fost constatați ca făcând parte din ele, erau deținuți de stat sau administrați ca o întreprindere cu capital de stat (considerentul 873) și (c) a faptului că mai multe statute ale asociațiilor furnizorilor de LFP conțineau dispoziții privind înființarea de organizații PCC în cadrul societății (considerentul 876), Comisia a concluzionat că piața LFP este dominată de mai multe societăți care sunt gestionate și controlate de stat prin participarea lor la asociații industriale precum CBIA și CIAPS. Având în vedere prezența în conducerea asociațiilor, precum și dirijarea deciziilor sale comerciale, GC este în măsură să exercite un control semnificativ asupra furnizorilor de baterii, inclusiv prin participarea acestora la CBIA și la CIAPS.

(b) *Caracteristicile și funcțiile esențiale ale furnizorilor de litiu*

(880) În absența oricăror informații furnizate de GC cu privire la numărul și alte informații privind indiciile formale privind deținerea și controlul de către autoritățile publice ale furnizorilor autohtoni de litiu și baterii pentru BEV, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile, în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază. În acest scop, Comisia a analizat situația furnizorilor de litiu raportată de singurul producător integrat vertical inclus în eșantion (grupul BYD). Atunci când Comisia nu a fost în măsură să găsească informații în domeniul public, ea a trebuit să formuleze concluzii în temeiul articolului 28 din regulamentul de bază.

(881) Comisia a constatat că unii dintre acești furnizori erau, în mod direct sau indirect, deținuți parțial de stat. În particular, Comisia a stabilit că principalul furnizor de LFP al grupului BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, era deținut parțial de stat, întrucât cel puțin 21,9 % din acțiunile sale erau deținute de entități de stat în 2022 ([395]). În pofida acestei aparente participări parțiale a statului, această societate a fost administrată ca o întreprindere deținută de stat ([396]). S-a constatat, de asemenea, că alți trei furnizori ai grupului BYD sunt parțial, direct sau indirect, deținuți de stat ([397]). În plus, Comisia a stabilit, de asemenea, prezența și influența mare a membrilor PCC și a organizațiilor PCC în cadrul mai multor furnizori de LFP către BYD. Cadrul în care organizațiile PCC își desfășoară activitatea în societăți și scopul lor au fost descrise în considerentele 785 și 786. S-a constatat că furnizorii de litiu ai grupului BYD, reprezentând peste 90 % din valoarea sau volumul achizițiilor sale de LFP, făceau parte din asociații industriale care acționează în calitate de „organisme publice” în sensul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC și a căror participare la asociație a conferit aceeași autoritate publică membrilor săi.

(882) Comisia a evaluat dacă furnizorii de LFP sunt învestiți cu autoritate guvernamentală și dacă ei aplică această autoritate în exercitarea funcțiilor guvernamentale. Dovezile au arătat că furnizorii de LFP respectă și pun în aplicare obiectivele de politică ale GC stabilite la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1 și, prin urmare, îndeplinesc funcții guvernamentale.

([395]) A se vedea http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF p 76

([396]) A se vedea https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, p. 82

([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF p 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 p 88

(883) Având în vedere lipsa de cooperare din partea GC (a se vedea secțiunea 3.2.3), Comisia a trebuit să se bazeze pe informațiile disponibile online. Comisia a găsit dovezi privind faptul că furnizorii de LFP îndeplinesc sarcini naționale, de exemplu, în districtul Anju (orașul Suining, Sichuan) și în Yunnan. Aceste două proiecte se referă la filialele Hunan Yuneng New Energy Materials, principalul producător de LFP din China ([398]), ai cărui clienți principali sunt BYD și CATL ([399]). În plus, în cursul perioadei de investigați, atât BYD, cât și CATL s-au numărat printre acționarii Hunan Yuneng New Energy Materials, împreună cu un grup deținut de stat ([400]).

(884) Districtul Suining este deosebit de important pentru rezervele sale de litiu. Astfel cum s-a menționat deja în considerentul 724, Comisia a găsit dovezi privind planurile naționale care conțin dispoziții privind producția anuală, obiectivele de profit și obiectivele de dezvoltare, cum ar fi, până în 2025, o producție anuală de peste 800 000 de tone de materiale pentru electrozi pozitivi și de peste 500 000 de tone de precursori pentru electrozi pozitivi. În acest cadru, în 2021, Hunan Yuneng New Energy Materials, principalul producător de LFP din China și orașul Suining au semnat un acord pentru construirea unui proiect care produce anual 110 000 de tone de materiale pentru electrozi pozitivi pentru baterii cu litiu ([401]). Acesta este unul dintre cele câteva acorduri semnate cu alte societăți în domeniul bateriilor pentru construirea de „*Capital chinez al industriei litiului*”, care este unul dintre obiectivele esențiale ale planului Suining.

(885) În 2021, Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials a semnat un acord cu administrația municipală Anning în vederea înființării unei linii de producție în parcul industrial Anning ([402]). Yunnan Yuneng este o altă filială a Hunan Yuneng New Energy Materials menționată în considerentul 883. Acest acord face parte din cadrul mai larg al acordurilor pentru construirea noii zone Dianzhong; astfel cum a raportat de site-ul de internet guvernului provinciei Yunnan, „***Planul de acțiune pe trei ani pentru dezvoltarea noii industrii a bateriilor pe bază de surse noi de energie în provincia Yunnan (2022 – 2024)*** *(„Planul de acțiune Yunnan”) [evidențiere adăugată] prevede în mod clar că vor fi construite noi baze industriale de fabricare a bateriilor pe bază de surse noi de energie în noua zonă Dianzhong și în alte locuri. Comitetul de lucru al partidului și Comitetul de gestionare ale noii zone au ancorat imediat obiectivul de a „construi un nou parc industrial de baterii pe bază de surse noi de energie la nivel de 100 de miliarde în Anning” pentru a stabili întregul lanț industrial. Axarea pe producția de materiale de bază, cum ar fi electrozi pozitivi și negativi, diafragme, folie de cupru/folie de aluminiu, electroliți, carcase și alte materiale auxiliare pentru baterii pe bază de surse noi de energie, axându-se pe producția și fabricarea de celule de baterii și ansambluri de baterii, realizând o promovare precisă a investițiilor și încercând să formeze un loc complet de intersectare a lanțurilor industriale și să depună eforturi pentru a construi, până la sfârșitul „celui de al 14-lea plan cincinal”, un important parc industrial național de baterii pe bază de surse noi verzi de energie în zona Anning* ([403]). Astfel, pe baza dovezilor constatate, construirea de linii de producție în parcul industrial Anning vizează, de asemenea, atingerea obiectivelor cuprinse în Planul de acțiune Yunnan.

(886) Pe baza celor de mai sus, Comisia a examinat în plus dacă faptul că furnizorii de LFP au fost învestiți cu autoritate guvernamentală și au considerat „organisme publice” a avut un impact asupra prețurilor pentru producătorii interni de BEV din China.

(887) În absența cooperării din partea oricărui furnizor de litiu neafiliat sau afiliat, astfel cum se explică în secțiunea 3.3.1.2, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile. În acest sens, se reamintește faptul că informațiile esențiale privind structura pieței interne a materiilor prime, precum și mecanismul de stabilire a prețurilor, nu au fost puse la dispoziția Comisiei. Prin urmare, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile și a considerat că informațiile furnizate de producătorul integrat vertical inclus în eșantion erau ilustrative pentru situația de pe piața internă chineză a LFP.

([398]) A se vedea: China consolidează investițiile în LFP în 2023, dar surplusul structural se conturează, S&P Global, 9 mai 2023, text disponibil la adresa https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) A se vedea: Venitul furnizorului de catozi Yuneng din 2022 a atins valoarea de aproape 42,8 miliarde RMB, din care CATL și BYD a reprezentat peste 80 %, Energy Trend, 24 aprilie 2023, text disponibil la adresa https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

([400]) A se vedea http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF,. p. 76

([401]) A se vedea https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Noua zonă centrală Yunnan accelerează crearea unui nou parc industrial de baterii pe bază de surse noi de energie, guvernul provinciei Yunnan, 8 iulie 2022, text disponibil la adresa: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) *Ibid.*

(888) Comisia a concluzionat în considerentul 795 că atât CBIA, cât și CIAPS, au fost învestite cu puterea guvernamentală de a reglementa și de a orienta comportamentul economic al membrilor săi în beneficiul industriei BEV, iar activitățile furnizorilor de LFP sunt, de asemenea, reglementate de aceleași asociații subordonate (a se vedea considerentul 873).

(889) LFP este un tip de litiu derivat din carbonatul de litiu, iar poziția dominantă a Chinei în rafinarea sa înseamnă că poziția dominantă a Chinei pe această piață le permite să stabilească prețurile pe scena internațională. Astfel cum s-a descris deja în considerentul 869, Comisia a constatat că China a importat cantități marginale de LFP ([404]), arătând că furnizorii interni chinezi sunt mai degrabă actori care stabilesc prețurile decât actori care urmează prețurile și pot beneficia de o marjă de autonomie în ceea ce privește comportamentul lor în materie de prețuri, având în vedere poziția dominantă deținută de China în rafinarea LFP.

(890) Acest context a fost confirmat, de asemenea, de faptul că 100 % dintre furnizorii de LFP din grupul BYD își aveau sediul în RPC.

(891) În ceea ce privește prețurile în sine, Comisia a stabilit că prețul mediu lunar de achiziție pentru LFP de către singurul producător integrat de BEV a scăzut cu [40 60 %] în cursul perioadei de investigație, în timp ce prețul mediu lunar de export al aceluiași produs originar din RPC a rămas stabil în aceeași perioadă ([405]). O astfel de scădere a prețurilor ar putea fi observată pentru toți furnizorii principali de LFP către grupul BYD. În opinia Comisiei, acest context confirmă faptul că GC, prin intermediul mecanismului în vigoare, în special al asociațiilor industriale și al măsurilor de sprijin pentru producătorii de LFP, se asigură că LFP este furnizat producătorilor de BEV la prețuri mici, iar furnizorii de LFP respectă cu strictețe mecanismul de stabilire a prețurilor în vigoare. Producătorii de LFP trebuie să îndeplinească funcții publice atunci când furnizează LFP producătorilor interni, spre deosebire de operatorii economici raționali.

(892) În ceea ce privește principalul furnizor al BYD, Comisia a stabilit că contractul său cu grupul BYD conținea o dispoziție referitoare la preț care să garanteze că aceasta ar beneficia de oferta cea mai favorabilă ([406]); și anume că nu ar plăti un preț mai mare decât orice alt client al Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Această dispoziție este confirmată, de asemenea, în prospectul IPO emis de aceeași societate, care indică faptul că *„partea A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] promite să furnizeze părții B [grupul BYD] cele mai favorabile condiții de aprovizionare pentru fosfatul de litiu din fier (inclusiv furnizarea de fosfat de litiu, prețul de furnizare) și nu trebuie să fie mai mare decât prețul cel mai scăzut al produselor similare vândute de partea A oricărui alt client*" ([407]). Același document a recunoscut, de asemenea, că BYD era un investitor strategic al Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) În plus, deși CATL este atât un investitor strategic, cât și un client major al Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), Comisia a stabilit în considerentul 801 că statutul său prevede că *„prețul tranzacției cu părți afiliate este stipulat de stat*" ([409]). Prin urmare, având în vedere relația dintre cele două societăți și în absența oricăror alte dovezi care să indice contrariul, Comisia a considerat că prețul plătit de CATL pentru LFP a fost stabilit de stat. Aceasta acoperă o cotă importantă din LFP achiziționate de pe piața chineză destinate producătorilor de BEV, având în vedere faptul că CATL este cel mai mare producător „independent" de baterii din China ([410]).

(894) În consecință, având în vedere că Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd este obligată să ofere grupului BYD cele mai favorabile condiții de aprovizionare pentru LFP în ceea ce privește prețurile, astfel cum se descrie în considerentul 891, Comisia a dedus că CATL și grupul BYD, cei doi mari producători de baterii de pe piața chineză, au achiziționat LFP la prețul cel mai favorabil stabilit de stat datorită unui mecanism de stabilire a prețurilor conceput de GC în beneficiul industriei BEV.

([404]) Pe baza statisticilor referitoare la importuri din GTA pentru China, codul SA 28429040, din octombrie 2022 până în septembrie 2023.

([405]) Pe baza statisticilor referitoare la exporturi din GTA pentru China, codul SA 28429040, din octombrie 2022 până în septembrie 2023.

([406]) Aceasta înseamnă că condițiile furnizorului către BYD trebuie să nu fie mai puțin favorabile decât condițiile pe care furnizorul le oferă altor clienți. De exemplu, prețul pentru furnizor către BYD trebuie să nu fie mai mare decât prețul pentru alți clienți pentru același produs.

([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.384

([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.47

([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

([410]) Raportul privind rodiul, p. 41

(895) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia a stabilit că furnizorii de LFP nu sunt liberi să stabilească prețurile în conformitate cu considerentele normale de piață și să își maximizeze profiturile. Acest fapt este ilustrat nu numai de intervenția GC pe piață, astfel cum se descrie în considerentul 750, ci și de mecanismul de stabilire a prețurilor în beneficiul principalilor operatori economici din industria bateriilor și a BEV, astfel cum se descrie în considerentele 891-893. Cele de mai sus confirmă faptul că furnizorii de LFP furnizează producătorilor BEV acest factor de producție contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, conferind astfel un beneficiu producătorilor de BEV.

(c) *Concluzie*

(896) Pe baza informațiilor analizate mai sus, Comisia a concluzionat că furnizorii de LFP sunt învestiți cu autoritate guvernamentală și exercită funcții guvernamentale. Din cauza planurilor GC și a mecanismelor stricte de control și supraveghere aplicabile care reglementează asociațiile, actele acestor asociații și ale membrilor acestora, precum și ale celorlalți furnizori sunt, de fapt, acte ale GC.

(897) Comisia a considerat, de asemenea, că societățile care furnizează fosfat de litiu sunt, și ele, învestite cu autoritate publică și exercită funcții publice în sensul că trebuie, de asemenea, să respecte politicile GC menționate în secțiunea 3.7.2, mai degrabă decât să acționeze în conformitate cu principiile pieței libere pentru a-și maximiza profiturile. Deciziile societăților și conducerea acestora sunt afectate în mod clar de aceste politici ale GC de a furniza LFP la prețuri mai mici sau fixe pentru dezvoltarea industriei BEV, precum și de a respecta orientările privind obiectivele de producție și, prin urmare, nu pot fi considerate expresia unui comportament privat într-o economie de piață liberă. Dovezile găsite cu privire la stabilirea prețurilor pe piața internă și la comportamentul în materie de prețuri pe piața de export în raport cu piața internă confirmă, în plus, faptul că producătorii de LFP din China respectă mai degrabă politicile GC decât principiile pieței libere.

(898) Caracteristicile pieței interne chineze și mecanismele de stabilire a prețurilor care sunt puse în aplicare și monitorizate de asociațiile de baterii, de membrii acestora și de furnizorii de LFP confirmă suplimentar concluzia potrivit căreia ei sunt învestiți cu autoritate publică și exercită funcții guvernamentale.

(899) Prin urmare, Comisia a considerat că GC a creat un mediu în care LFP ar fi furnizat producătorilor de BEV integrați vertical și producătorilor de baterii, cum ar fi CATL, care acționează ca organism public de punere în aplicare a politicii guvernamentale, contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată. Pe această bază, Comisia a concluzionat că asociațiile de baterii, inclusiv CBIA și CIAPS, membrii acestor asociații și toți ceilalți furnizori de baterii și litiu sunt, de asemenea, considerați organisme publice în sensul articolului 1.1 litera (a) punctul (1) din Acordul SMC, deoarece nu au altă opțiune decât să respecte obiectivele generale de politică ale GC în favoarea producătorilor de BEV.

(b) Producători de LFP care acționează în calitate de organisme private cărora li s-au încredințat funcții sau acționează la ordinele GC

(900) Pe lângă constatările privind faptul că producătorii de LFP sunt un „organism public" în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul de bază, Comisia a examinat, de asemenea, în mod alternativ, dacă GC a furnizat o contribuție financiară prin însărcinarea sau ordonarea producătorilor de LFP (în calitate de organisme private) să furnizeze baterii producătorilor de BEV contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, astfel cum se prevede la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază.

(901) Această analiză se efectuează pe baza standardului juridic aplicabil care face obiectul considerentelor 822 – 826. Comisia a analizat mai întâi dacă sprijinul acordat de GC industriei chineze a BEV sub forma furnizării de LFP contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată este efectiv un obiectiv al diverselor măsuri guvernamentale în cauză, și nu doar un „efect secundar" al exercitării competenței generale de reglementare. Investigație a examinat în particular dacă prețurile mai mici ale LFP constatate făceau parte din obiectivele guvernului sau dacă prețurile mai mici au fost mai degrabă un produs secundar „accidental" al reglementării guvernamentale generale. Comisia a concluzionat că diversele intervenții ale GC au avut ca obiectiv sprijinirea industriei BEV și că prețurile mai mici ale bateriilor LFP au fost un obiectiv preconizat al acestor măsuri, care, la rândul lor, au fost puse în aplicare prin intermediul asociațiilor industriale care au obligația de a respecta și de a pune în aplicare aceste planuri.

(902) GC a luat o serie de măsuri de-a lungul anilor pentru a-și atinge obiectivul de politică. Secțiunea 3.2 a detaliat contextul relevant, explicând importanța pe care GC o acordă dezvoltării industriei BEV și industriilor din jurul acesteia.

(903) Industria LFP, împreună cu industria bateriilor, beneficiază de un sprijin puternic în China. Un număr mare de reglementări, emise de diferite organisme guvernamentale, supraveghează fiecare aspect al sectorului bateriilor și, de asemenea, al materialelor din amonte necesare lor, astfel cum se demonstrează în secțiunea 3.7.2.1.1 punctul (i), în special „*Legea privind resursele minerale*" și „*Normele de punere în aplicare a Legii privind resursele minerale*" (considerentul 723) și în cel de al 14-lea plan cincinal privind materiile prime (considerentul 714). În plus, dovezi ale intervenției GC în stabilirea prețurilor materiilor prime pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie au fost găsite în declarațiile de presă ale MIIT din 2022 (considerentul 750), când guvernul s-a angajat să readucă prețul materiilor prime utilizate în NEV (inclusiv litiul) la un nivel rezonabil.

(904) În plus, Comisia a stabilit deja că asociațiile industriale chineze (și anume CBIA și CIAPS) nu sunt asociații industriale independente, având în vedere nivelul de control exercitat de GC asupra acestora (considerentele 777-784) și funcțiile pe care le îndeplinesc, ceea ce demonstrează că sunt învestite cu autoritate guvernamentală (considerentele 791-798). În particular, membrii CIAPS au competența de a „*consolida autodisciplina industriei*" și de a „*reglementa asociația, industria și comportamentul membrilor*", în timp ce membrii CBIA au competența de a „*coordona aspecte legate de producția, vânzările și exportul întreprinderilor*". Prin urmare, aceste două asociații exercită funcții guvernamentale în sensul că rolul lor este de a pune în aplicare politicile GC de a furniza LFP la prețuri mai mici în beneficiul industriei naționale a BEV și de a supraveghea respectarea deplină a lor de către toți furnizorii relevanți.

(905) Aceste aspecte confirmă faptul că furnizorii de LFP nu acționează ca operatori pe o piață internă chineză liberă și nu iau o decizie rațională din punct de vedere economic, după cum o demonstrează tendința prețurilor interne și de export ale LFP (considerentul 919), care arată că prețurile interne și de export urmează trasee complet diferite. Într-adevăr, comportamentul irațional al lor arată că au fost dirijați de politicile GC să furnizeze LFP la prețuri mai mici industriei naționale a BEV. Acest aspect este confirmat și de constatările de la considerentul 892 de mai sus, în care Comisia a dedus că majoritatea prețurilor LFP de pe piață, și anume LFP achiziționate de CATL și BYD de la furnizori afiliați, sunt stabilite direct și indirect de către stat.

(906) În plus, Comisia a găsit, în politicile naționale și locale, dovezi conform cărora furnizorii de LFP sunt eligibili pentru o serie de măsuri de sprijin, vizate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1. Se reamintește că niciun furnizor din amonte nu a cooperat la prezenta investigație și, prin urmare, Comisia nu a fost în măsură să stabilească dacă furnizorii de LFP au beneficiat de măsurile de sprijin enumerate la punctul (i) din secțiunea 3.7.2.1.1. În această privință, Comisia a stabilit că principalul furnizor de LFP al BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, a beneficiat de o gamă largă de granturi directe, pe lângă beneficiile legate de impozitul pe profit de care poate beneficia datorită certificatului său de întreprindere care utilizează tehnologie avansată ([411]).

(907) Pe această bază și având în vedere cadrul de sprijin creat de GC, este rezonabil să se deducă că și alți furnizori de LFP ar beneficia de astfel de stimulente, astfel încât GC să poată dirija în continuare societățile să crească și să sprijine oferta internă de LFP în favoarea dezvoltării industriei de BEV.

(908) În plus, astfel cum s-a menționat deja în considerentul 873, furnizorii de LFP care erau membri ai CBIA și/sau CIAPS au reprezentat peste 90 % din cantitatea totală de LFP furnizată grupului BYD și peste 90 % din valoarea totală în cursul perioadei de investigație. Comisia a constatat, de asemenea, că asociațiile industriale chineze menționate anterior nu erau asociații independente care acționează în conformitate cu principii economice libere, ci entități ghidate de GC și gestionate de acesta prin intermediul Consiliului de Stat [a se vedea secțiunea 3.7.2.1.1 litera (a) punctul (ii)]. În particular, s-a constatat că ambele asociații îndeplinesc sarcini încredințate de guvern (considerentele 781 și 783), iar rolul lor este de a asista guvernul în punerea în aplicare a politicilor guvernamentale și în reglementarea comportamentului membrilor lor. Faptul că asociațiile și membrii acestora sunt învestiți cu competența de a „*consolida autodisciplina industriei*" și de a „*reglementa asociația, industria și comportamentul membrilor*" și, în cazul CBIA, în mod specific, de a „*coordona aspecte legate de producția, vânzările și exportul întreprinderilor*" arată că asociațiile sunt organisme publice însărcinate de GC să își dirijeze membrii să își adapteze deciziile economice în beneficiul industriei BEV.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 122, 128 și 150

(909) Comisia a considerat că, având în vedere dovezile disponibile, GC a avut un „rol mai activ decât simple acte de încurajare", astfel cum a solicitat Organul de apel al OMC ([412]). Măsurile luate de GC restricționează libertatea de acțiune a producătorilor de LFP prin limitarea în practică a deciziei lor comerciale cu privire la prețul la care să își vândă produsul, astfel cum se arată în planurile menționate în secțiunea 3.2, în beneficiul industriei BEV. Rolul GC a depășit cu mult intervenția obișnuită în calitate de autoritate de reglementare a pieței. Măsurile relevante, inclusiv restricțiile la export privind LFP și măsurile de sprijin pentru furnizorii de LFP, nu numai că au reglementat aspectele generale ale pieței, ci au impus un comportament specific furnizorilor de LFP. Toate aceste măsuri au fost întreprinse pentru ca furnizorii de LFP să furnizeze LFP la prețuri mai mici în beneficiul industriei BEV. Această intenție a fost clarificată prin numeroase declarații și acțiuni de politică vizate în secțiunile 3.7.2.1.1 și 3.7.2.2.1.

(910) Obligând furnizorii de LFP să respecte aceste măsuri, care, la rândul lor, au fost puse în aplicare prin intermediul asociațiilor industriale care au obligația de a respecta și de a pune în aplicare aceste planuri, GC le-a privat de capacitatea de a-și alege în mod liber strategiile de vânzare în funcție de considerente de piață. Cu alte cuvinte, aceste măsuri constituie în mod clar o „legătură demonstrabilă" între acțiunea guvernului și comportamentul societăților producătoare de baterii. GC a utilizat societățile producătoare de baterii ca intermediar pentru a sprijini producătorii de BEV.

(911) În cele din urmă, Comisia a evaluat dacă furnizarea efectivă de LFP, în niciun sens real, diferă de ceea ce guvernul ar fi făcut el însuși. Comisia a considerat că acesta este cazul. În loc să furnizeze LFP direct industriei BEV pentru a atinge obiectivele de politică publică ale GC de a stimula dezvoltarea acestei industrii, GC, prin intermediul unui set de măsuri, determină entitățile private să acționeze astfel în numele lui. În plus, în măsura în care o astfel de furnizare de bunuri de către guvern implică anumite cheltuieli (cum ar fi acordarea de subvenții pentru factori de producție sau sacrificarea veniturilor prin furnizarea de bunuri contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată), o astfel de acțiune trebuie să fie înțeleasă ca fiind una dintre funcțiile tipice și uzuale ale autorităților publice.

(912) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat că setul de măsuri adoptate de GC conduce la o contribuție financiară sub forma furnizării de LFP de către autoritățile publice contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată producătorilor chinezi de BEV în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (iv) din regulamentul de bază.

3.7.2.2.2. *Beneficiul, specificitatea și calcularea valorii subvenției*

(a) Beneficiu

(913) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 3.3.1.2, niciun furnizor neafiliat de LFP sau de baterii nu a furnizat informații Comisiei răspunzând la chestionarul specific destinat furnizorilor de factori de producție din China. Furnizorul de LFP afiliat al BYD nu a furnizat un răspuns la chestionar, iar Comisia nu a putut evalua dacă prețul la care grupul BYD a achiziționat LFP putea fi considerat în condiții nepreferențiale.

(914) În consecință, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile în conformitate cu articolul 28 din regulamentul de bază pentru a stabili nivelul beneficiului pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion care au achiziționat LFP și baterii de pe piața internă.

(915) Comisia a concluzionat în considerentele 895-898 că furnizorii de LFP au fost considerați organisme publice și/sau societăți private însărcinate și care primeau ordine de la stat.

(916) În conformitate cu articolul 3 alineatul (2), articolul 5 și articolul 6 litera (d) din regulamentul de bază, Comisia a evaluat valoarea subvențiilor pasibile de măsuri compensatorii în ceea ce privește beneficiul conferit beneficiarului, care a fost constatat că există în cursul perioadei de investigație.

(917) Prin urmare, Comisia a evaluat mai întâi dacă prețurile din China ar putea reprezenta o valoare de referință adecvată.

(918) Din cauza lipsei parțiale de cooperare din partea GC, Comisia nu a dispus de informații esențiale cu privire la situația pieței din China a furnizorilor de materii prime utilizate în producția de baterii și la posibilele ajustări care trebuiau efectuate. Comisia a constatat că condițiile predominante pe piața RPC au fost denaturate, având în vedere politicile naționale și sectoriale aplicabile puse în aplicare de toți operatorii economici.

([412]) Raportul Organului de Apel, DS 296, punctul 115.

(919) Există mai multe exemple de intervenție și sprijin puternic din partea statului de-a lungul întregului lanț de aprovizionare al BEV, care au împiedicat dinamica normală a pieței pentru a determina prețul. Prin urmare, prețurile principalilor factori de producție utilizați în producția de baterii, și anume LFP, nu au fost considerate a fi prețuri de piață, ci un prețuri influențate de guvern pentru a-și atinge obiectivele de politică.

(920) Acest aspect este demonstrat și de faptul că prețurile interne la care BYD cumpăra LFP au fost semnificativ mai mici decât prețurile de export din China. Comisia a constatat că tendința descendentă abruptă (peste 30 %) observată la nivelul prețului de achiziție pe piața internă pentru LFP în cursul perioadei de investigație a fost complet deconectată de evoluția prețului de export din RPC către restul lumii, care a rămas destul de stabilă. Prin urmare, datele de care dispune Comisia au arătat nu numai că GC, prin intermediul asociațiilor și al membrilor săi care acționează în calitate de organisme publice, a instituit un mecanism de stabilire a prețurilor pentru materiile prime utilizate pentru baterii și, în special, LFP, ci și că efectul acestui mecanism a fost vizibil pe piața internă chineză în cursul perioadei de investigație.

(921) Numai din acest motiv, Comisia a considerat că prețurile interne ale LFP din China sunt distorsionate și nu pot fi utilizate ca valoare de referință în scopul stabilirii beneficiului.

(922) Prin urmare, Comisia a trebuit să caute criterii de referință adecvate din afara țării.

(923) În conformitate cu articolul 6 litera (d) al doilea paragraf punctul (ii) din regulamentul de bază, Comisia a analizat cei mai mari producători de LFP ca fiind cei mai apropiați surogați posibili pentru un preț intern nedistorsionat din China.

(924) Având în vedere poziția dominantă pe piață a Chinei în producția de LFP și faptul că nu au putut fi găsite alte prețuri din afara țării și având în vedere imposibilitatea de a face o comparație între prețurile interne chineze și prețurile din afara țării, Comisia a trebuit să se bazeze pe prețurile de export din China către restul lumii, practicate pe baza FOB. Prin urmare, aceste prețuri au fost considerate o valoare de referință adecvată, având în vedere condițiile dominante existente pentru acest tip specific de litiu și lipsa oricărei alte valori de referință rezonabile. Pe această bază, Comisia a constatat că prețurile de pe piața internă ale LFP sunt mai mici decât prețurile de export către restul lumii.

(b) Specificitate

(925) Setul de măsuri aplicate de GC care asigură furnizarea de LFP contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, inclusiv restricțiile la export și sprijinul acordat producătorilor de LFP pentru a respecta obiectivele și planurile de politică ale GC, aduc beneficii numai anumitor industrii care achiziționează LFP. În plus, LFP este un tip specific de litiu rafinat pentru producția de baterii utilizate în BEV.

(926) Prin urmare, Comisia a concluzionat că subvențiile sub forma furnizării de LFP pentru producția de baterii la o remunerație mai mică decât cea adecvată sunt specifice în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază. Subvențiile respective sunt limitate la o categorie de întreprinderi sau industrii, în special la cele care utilizează LFP ca factor de producție. În plus, niciuna dintre părțile interesate nu a prezentat nicio dovadă care să sugereze că o astfel de formă de subvenții se bazează pe criterii sau condiții obiective în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din regulamentul de bază.

(c) Calcularea valorii subvenției

(927) Comisia a comparat prețul intern la care grupul BYD a achiziționat LFP în cursul perioadei de investigație cu prețul mediu de export din China în cursul perioadei de investigație ([413]).

(928) Întrucât s-a constatat că unul dintre furnizorii de LFP era, de asemenea, o societate afiliată grupului BYD pentru o parte a PI și în absența unui răspuns la chestionar din partea acestui furnizor, astfel cum se menționează în secțiunea 3.3.4, Comisia nu dispunea de dovezi la dosar care să ateste că prețurile stabilite de furnizorul din amonte și de grupul BYD nu au fost afectate de relația lor. Prin urmare, Comisia nu a avut nicio dovadă a unor astfel de prețuri stabilite nepreferențial și, prin urmare, a înlocuit acest preț cu prețul mediu de achiziție al LFP de la furnizori neafiliați.

([413]) Pe baza statisticilor referitoare la exporturi din GTA pentru China, codul SA 28429040, din octombrie 2022 până în septembrie 2023.

(929) Beneficiul pentru BYD a fost calculat prin compararea prețurilor interne cu prețul de export chinez al LFP, având în vedere poziția dominantă a Chinei în rafinarea acestui tip de litiu. Astfel cum se descrie în considerentul 400, întrucât Comisia nu dispunea de dovezi la dosar pentru a stabili dacă achizițiile de LFP de la furnizorul afiliat au fost efectuate nepreferențial, prețul mediu de la furnizorul de LFP afiliat a fost înlocuit cu prețul mediu de achiziție obținut de la furnizori neafiliați. Nu au fost efectuate ajustări.

Furnizarea de litiu pentru producția de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată

Denumirea societății	Rata subvenției
Grupul BYD	7,35 %

3.8. **Venituri la care se renunță prin programe de scutire și reducere a impozitelor**

(1) *Reducerea impozitului pe profit al întreprinderilor (Enterprise Income Tax – EIT) pentru întreprinderile cu tehnologie avansată și nouă*

(930) În conformitate cu Legea Republicii Populare Chineze privind impozitul pe profit al întreprinderilor (legea EIT – *enterprise income tax*), întreprinderile care utilizează tehnologie avansată și nouă, cărora statul trebuie să le acorde un sprijin strategic, li se acordă o cotă redusă a impozitului pe profit de 15 %, în locul cotei standard de impozitare de 25 %.

(a) Temeiul juridic

(931) Temeiul juridic al acestui program este articolul 28 din legea EIT și articolul 93 din Normele de punere în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor a RPC ([414]), precum și:

— Circulara Ministerului Științei și Tehnologiei, a Ministerului Finanțelor și a Administrației Fiscale de Stat privind revizuirea și emiterea de măsuri administrative pentru recunoașterea întreprinderilor care utilizează tehnologii avansate (nr. 32 din 2016);

— Circulara Ministerului Științei și Tehnologiei, a Ministerului Finanțelor și a Administrației Fiscale de Stat privind revizuirea și emiterea Orientărilor pentru administrarea acreditării întreprinderilor utilizează tehnologii avansate (nr. 195 din 2016);

— Anunț al Administrației Fiscale de Stat privind aplicarea politicilor de impozitare preferențială a profitului întreprinderilor utilizează tehnologii avansate (Anunțul nr. 24 din 2017);

— Catalogul din 2016 al domeniilor în care se utilizează tehnologii avansate, sprijinite de stat ([415]).

(932) În plus, în ianuarie 2021, NDRC a emis versiunea din 2020 a „*Catalogului industriilor încurajate în regiunea Vest*" (Ordinul nr. 40 din 2021), în vigoare de la 1 martie 2021. Întreprinderile încurajate situate în 12 provincii occidentale, regiuni autonome și orașe se pot bucura de politica preferențială de percepere a impozitului pe profit al întreprinderilor la o rată de impozitare redusă de 15 %. Catalogul încurajează Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Mongolia internă și Guangxi să dezvolte industria litiului. Cuprul, aluminiul și grafitul sunt, de asemenea, incluse în catalog.

(933) Capitolul IV din legea EIT conține dispoziții privind „tratamentul fiscal preferențial". Articolul 25 din legea EIT, care reprezintă o parte introductivă a capitolului IV, prevede că *„Statul va impozita preferențial profitul întreprinderilor angajate în industrii sau proiecte a căror dezvoltare este sprijinită și încurajată în mod special de stat"*. Articolul 28 din legea EIT prevede că *„rata impozitului pe profit pentru întreprinderile care utilizează tehnologii avansate și noi și care necesită sprijin special din partea statului se reduce la 15 %"*.

([414]) Reglementările vizând privind punerea în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor a Republicii Populare Chineze (revizuite în 2019) – Ordinul nr. 714 al Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineze.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Articolul 93 din Normele de punere în aplicare a legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor clarifică faptul că:

„Întreprinderile importante care utilizează tehnologii avansate și noi și care urmează să fie sprijinite de stat", astfel cum sunt menționate în clauza 2 din articolul 28 din Legea privind impozitul pe profit al întreprinderilor, se referă la întreprinderile care dețin drepturi esențiale de proprietate intelectuală și care îndeplinesc următoarele condiții:

1. *Se încadrează în sfera de cuprindere a domeniilor în care se utilizează tehnologii esențiale avansate și noi sprijinite de stat;*
2. *Proporția cheltuielilor cu cercetarea și dezvoltarea în cadrul veniturilor din vânzări trebuie să nu fie mai mică decât proporția indicată;*
3. *Proporția veniturilor din tehnologii/produse/servicii care implică tehnologii avansate în cadrul veniturilor totale ale întreprinderii trebuie să nu fie mai mică decât proporția prescrisă;*
4. *Proporția personalului tehnic în numărul total de angajați ai întreprinderii trebuie să nu fie mai mică decât proporția prescrisă;*
5. *Alte condiții prevăzute în Măsurile privind administrarea identificării întreprinderilor care utilizează tehnologii avansate.*

Măsurile privind administrarea identificării întreprinderilor care utilizează tehnologii avansate și Domeniilor esențiale care implică tehnologii avansate și noi și care beneficiază de sprijin de stat se formulează în comun de departamentele tehnologic, financiar și fiscal sub îndrumarea Consiliului de Stat și intră în vigoare după aprobarea de către Consiliul de Stat".

(935) Dispozițiile menționate mai sus precizează în mod clar că rata redusă a impozitului pe venitul întreprinderilor este rezervată „*întreprinderilor importante care utilizează tehnologii avansate și noi care trebuie să fie sprijinite de stat*", care dețin drepturi esențiale de proprietate intelectuală și îndeplinesc anumite condiții, cum ar fi „*se încadrează în Domeniilor esențiale care implică tehnologii avansate și noi și care beneficiază de sprijin de stat*".

(936) În conformitate cu articolul 11 din „Măsurile administrative de recunoaștere a întreprinderilor care utilizează tehnologie avansată", pentru a fi recunoscută ca întreprindere care utilizează tehnologie avansată, ea trebuie să îndeplinească simultan anumite condiții, printre care: „*să fi obținut dreptul de proprietate asupra drepturilor de proprietate intelectuală, care joacă un rol central în sprijinirea tehnică a principalelor sale produse (servicii), prin cercetare independentă, transfer, granturi, fuziuni și achiziții etc.*", iar „*tehnologia care joacă un rol central în sprijinirea tehnică a principalelor sale produse (servicii) să fie inclusă în gama prestabilită a domeniilor de tehnologie avansată sprijinite de stat*".

(937) Principalele domenii de tehnologie avansată sprijinite de stat sunt enumerate în Catalogul pentru 2016 al domeniilor de tehnologie avansată sprijinite de stat. Acest catalog menționează în mod clar la rubrica „I. Informațiile electronice", punctul 4. „Tehnologia comunicațiilor", „*rețeaua de transmisie optică*" și „*tehnologia sistemului de transmisie optică*", care includ cablurile cu fibre optice, ca domenii de tehnologie avansată sprijinite de stat.

(938) Societățile care beneficiază de această măsură trebuie să depună la dosar declarația privind impozitul pe profit și anexele relevante. Valoarea efectivă a beneficiului este inclusă în declarația privind profitul.

(b) Constatările investigației

(939) Comisia a constatat că societățile din cadrul grupurilor de producători-exportatori incluși în eșantion s-au calificat drept societăți care utilizează tehnologii avansate în cursul perioadei de investigație și, prin urmare, au beneficiat de rate reduse ale EIT de 15 %.

(c) Beneficiu

(940) Potrivit Comisiei, compensarea fiscală în cauză constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță, ceea ce conferă societăților în cauză un beneficiu. Beneficiul pentru societățile vizate este egal cu economiile fiscale.

(d) Specificitate

(941) Această subvenție este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât însăși legislația limitează aplicarea acestei scheme doar la întreprinderile care activează în anumite domenii prioritare care utilizează tehnologii avansate, stabilite de stat. Industria BEV este o astfel de prioritate în ceea ce privește tehnologia avansată.

(942) Pe lângă reducerea EIT pe baza statutului de întreprindere care utilizează tehnologii avansate, reducerea EIT la 15 % este disponibilă pentru producătorii NEV (inclusiv BEV) și pe baza criteriilor legate de localizarea lor fizică. În particular, dacă o întreprindere este situată în regiunea VEST, EIT poate fi plătită la o rată redusă de 15 %.

(943) Astfel, legislația în temeiul căreia acționează autoritatea care acordă granturi limitează în mod explicit accesul la o subvenție la anumite sectoare și regiuni geografice.

(e) Calcularea valorii subvenției

(944) Valoarea subvenției pasibile de măsuri compensatorii a fost calculată în raport cu avantajul conferit beneficiarilor în cursul perioadei de investigație. Acest avantaj a fost calculat ca diferența dintre impozitul total de plătit în conformitate cu cota normală a impozitului și impozitul total de plătit în conformitate cu cota redusă a impozitului.

(945) Rata subvenției stabilită pentru această schemă specifică a fost de 0,36 % pentru grupul BYD.

(2) *Deducerea preferențială înainte de impozitare a cheltuielilor cu cercetarea și dezvoltarea*

(946) Compensarea fiscală pentru cercetare și dezvoltare permite societăților să beneficieze de un tratament fiscal preferențial pentru activitățile lor de C&D în anumite domenii prioritare în care se utilizează tehnologii avansate, stabilite de stat, și atunci când sunt atinse anumite praguri pentru cheltuielile de C&D.

(947) Mai specific, cheltuielile cu C&D suportate de o întreprindere atunci când desfășoară orice activitate de C&D, un procent suplimentar de 100 % din valoarea cheltuielilor cu C&D suportate efectiv se deduc înainte de plata impozitului, în plus față de deducerea cheltuielilor efective, astfel cum este indicat, începând cu 1 ianuarie 2023, cu condiția ca respectivele cheltuieli să nu fie convertite în active necorporale și incluse în profiturile și pierderile curente.

(948) În cazul în care cheltuielile respective au fost convertite în active necorporale, aceste cheltuieli pot fi amortizate la o rată de 200 % din costurile activelor necorporale înainte de plata impozitului începând cu 1 ianuarie 2023.

(a) Temeiul juridic

(949) Temeiul juridic al programului este articolul 30 alineatul (1) din legea EIT, împreună cu articolul 95 din Normele de punere în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor a RPC, precum și următoarele avize:

— Anunț al Administrației Fiscale de Stat privind aspecte referitoare la sfera de cuprindere a deducerii ponderate înainte de impozitare a cheltuielilor cu C&D (Anunțul nr. 40 din 2017);

— Anunț al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat privind îmbunătățirea suplimentară a politicilor privind deducerea ponderată înainte de impozitare a cheltuielilor cu C&D (Anunțul nr. 7 din 2023).

(b) Constatările investigației

(950) Comisia a constatat că societățile din cadrul grupurilor incluse în eșantion au beneficiat de o deducere suplimentară din cheltuielile cu cercetarea și dezvoltarea unor noi tehnologii, noi produse și noi tehnici.

(c) Beneficiu

(951) Potrivit Comisiei, compensarea fiscală în cauză constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță, ceea ce conferă societăților în cauză un beneficiu. Beneficiul pentru societățile vizate este egal cu economiile fiscale.

(d) Specificitate

(952) Această subvenție este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece însăși legislația limitează aplicarea acestei măsuri numai la întreprinderile care suportă cheltuieli cu C&D în anumite domenii prioritare care implică tehnologie avansată, stabilite de stat, cum ar fi sectorul BEV. Astfel, legislația în temeiul căreia acționează autoritatea care acordă granturi limitează în mod explicit accesul la o subvenție la anumite întreprinderi și sectoare.

(e) Calcularea valorii subvenției

(953) Valoarea subvenției pasibile de măsuri compensatorii a fost calculată în raport cu avantajul conferit beneficiarilor în cursul perioadei de investigație. Acest avantaj a fost calculat ca diferența dintre impozitul total de plătit în conformitate cu cota normală de impozitare și impozitul total de plătit după deducerea suplimentară de 100 % a cheltuielilor efective cu R&D.

(954) Rata subvenției stabilită pentru această schemă specifică a fost de 0,57 % pentru grupul BYD, de 0,03 % pentru grupul Geely și de 1,53 % pentru grupul SAIC.

(3) *Exceptarea referitoare la dividende între societățile rezidente calificate*

(955) Legea EIT oferă avantaje fiscale întreprinderilor care desfășoară activități în cadrul unor industrii sau proiecte a căror dezvoltare este sprijinită și încurajată în mod specific de stat, mai precis, scutește de impozit veniturile din investițiile în participații, cum sunt dividendele și bonusurile, ale întreprinderilor rezidente eligibile.

(a) Temeiul juridic

(956) Temeiul juridic al acestui program este articolul 26 alineatul (2) din legea EIT, împreună cu Normele de punere în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor a RPC.

(957) Articolul 25 din legea EIT, care reprezintă o parte introductivă a capitolului IV, *„Politici de impozitare preferențială”, prevede că „Statul va impozita preferențial profitul întreprinderilor angajate în industrii sau proiecte a căror dezvoltare este sprijinită și* încurajată *în mod special de stat”*. În plus, articolul 26 alineatul (2) precizează că scutirea fiscală este aplicabilă veniturilor din investiții în participații ale *„întreprinderilor rezidente eligibile”*, ceea ce pare să limiteze domeniul de aplicare numai la anumite întreprinderi rezidente.

(b) Constatările investigației

(958) Comisia a constatat că unele societăți din grupurile incluse în eșantion au beneficiat de o scutire de la plata impozitului pe veniturile din dividende între întreprinderile rezidente calificate.

(c) Beneficiu

(959) Comisia a considerat că această schemă constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță, ceea ce creează un beneficiu pentru societățile în cauză. Beneficiul pentru societățile vizate este egal cu economiile fiscale.

(d) Specificitate

(960) Această subvenție este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, întrucât însăși legislația limitează aplicarea acestei scutiri numai la întreprinderile rezidente calificate care beneficiază de un sprijin major și a căror dezvoltare este încurajată de stat. Astfel, legislația în temeiul căreia acționează autoritatea care acordă granturi limitează în mod explicit accesul la o subvenție la anumite întreprinderi și sectoare.

(e) Calcularea valorii subvenției

(961) Comisia a calculat valoarea subvenției prin aplicarea cotei normale de impozitare venitului din dividende care a fost scăzut din veniturile impozabile.

(962) Rata subvenției stabilită pentru această schemă specifică a fost de 0,17 % pentru grupul Geely și de 1,09 % pentru grupul SAIC.

(4) *Amortizarea accelerată a echipamentelor utilizate de întreprinderile care utilizează tehnologii avansate*

(963) În conformitate cu articolul 32 din legea EIT, *„în cazul în care amortizarea accelerată a activelor fixe ale unei* întreprinderi *este cu adevărat necesară din cauza progresului tehnologic sau din alte motive, numărul de ani de amortizare poate fi redus sau se poate adopta metoda amortizării accelerate”*.

(a) Temeiul juridic

(964) Temeiul juridic al programului este articolul 32 din legea EIT, împreună cu articolul 98 din Normele de punere în aplicare a Legii privind impozitul pe profit al întreprinderilor a RPC, precum și următoarele avize:

— Aviz al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat privind îmbunătățirea suplimentară a politicilor EIT pentru amortizarea accelerată a activelor fixe (Avizul nr. 106 din 2015);

— Anunț privind aspecte legate de îmbunătățirea suplimentară a politicilor privind impozitul pe profit al întreprinderilor pentru amortizarea accelerată a activelor fixe (Anunțul nr. 68 din 2015 al Administrației Fiscale de Stat);

— Aviz al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat privind Politicile relevante vizând impozitul pe profit al întreprinderilor pentru deducerea echipamentelor și a instrumentelor (Avizul nr. 54 din 2018);

— Anunț al Administrației Fiscale de Stat privind punerea în aplicare a politicilor relevante privind impozitul pe profit al întreprinderilor pentru deducerea echipamentelor și a instrumentelor (Anunțul nr. 46 din 2018 al Administrației Fiscale de Stat);

— Anunț al Ministerului de Finanțe și al Administrației Fiscale de Stat privind extinderea domeniului de aplicare a politicilor preferențiale privind amortizarea accelerată a activelor fixe (Anunțul nr. 66 din 2019);

— Anunț al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat privind extinderea perioadei de punere în aplicare a anumitor politici fiscale preferențiale (Anunțul nr. 6 al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat în 2021);

— Anunț al Ministerului de Finanțe și al Administrației Fiscale de Stat privind politicile relevante vizând impozitul pe profit al întreprinderilor pentru deducerea echipamentelor și a instrumentelor (Anunțul nr. 37 al Ministerului Finanțelor și al Administrației Fiscale de Stat în 2023).

(965) Conform Avizului privind politicile de deducere a echipamentelor și a aparatelor în scop de impozitare a profitului întreprinderilor [Cai Shui (2018) nr. 54], *„în cazul în care valoarea unitară a unei piese de echipament sau a unui aparat nou achiziționat de o întreprindere în perioada 1 ianuarie 2018 – 31 decembrie 2020 nu depășește cinci milioane RMB,* întreprinderea *este autorizată să includă această valoare în costul și în cheltuielile perioadei curente pe baza unei sume forfetare în scopul deducerii la calcularea venitului ei impozabil și nu mai este obligată să calculeze amortizarea pe bază anuală”*. Această legislație nu este specifică industriei.

(966) În ceea ce privește activele cu o valoare unitară de peste 5 milioane RMB, rămân aplicabile Aviz privind optimizarea politicilor referitoare la impozitul pe profit al întreprinderilor aplicabil în cazul amortizării accelerate a activelor fixe [Cai Shui (2014) nr. 75] și Aviz privind optimizarea suplimentară a politicilor referitoare la impozitul pe profit al întreprinderilor aplicabil în cazul amortizării accelerate a activelor fixe [Cai Shui (2015) nr. 106]. Conform acestor avize, activele fixe achiziționate de societățile din 10 industrii esențiale pot opta pentru metoda de amortizare accelerată.

(b) Constatările investigației

(967) Comisia a stabilit că, în cursul perioadei de investigație, grupurile incluse în eșantion nu au aplicat amortizarea accelerată pentru activele cu o valoare unitară care depășește 5 milioane RMB. Prin urmare, întrucât respectivele active nu intrau sub incidența Avizului Cai Shui [2014] nr. 75 și nici a Avizului Cai Shui [2015] nr. 106, Comisia a constatat că producătorii-exportatori nu au beneficiat de subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii.

(5) *Deducerea veniturilor din transferuri de tehnologie*

(968) Compensarea fiscală pentru transferul de tehnologie conferă societăților un tratament fiscal preferențial pentru activitățile lor de export. În cadrul acestei scheme, 50 % din veniturile obținute din vânzarea tehnologiei în străinătate sunt deductibile din baza EIT, cu o limitare la nivelul pragului de rentabilitate.

(a) Temeiul juridic

(969) Temeiul juridic al acestui program este articolul 27 din legea EIT, precum și:

— Aviz al Administrației Fiscale de Stat privind aspecte legate de scutirea și reducerea impozitului pe profit al întreprinderilor pentru veniturile din transferul de tehnologie (Avizul nr. 212 din 2009).

(b) Constatările investigației

(970) Comisia a constatat că unul dintre grupurile incluse în eșantion a beneficiat de o deducere a impozitului pe venit pentru „*transfer de tehnologie*” pentru tehnologia transferată în străinătate.

(c) Beneficiu

(971) Comisia a considerat că această schemă constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță, ceea ce creează un beneficiu pentru societățile în cauză. Beneficiul pentru societățile vizate este egal cu economiile fiscale.

(d) Specificitate

(972) Subvenția este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) și al articolului 4 alineatul (4) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece legislația în temeiul căreia acționează autoritatea care acordă subvenția limitează în mod explicit accesul la o subvenție pentru întreprinderile implicate în transferul de tehnologii și care este condiționată de rezultatele la export.

(e) Calcularea valorii subvenției

(973) Comisia a calculat valoarea subvenției prin aplicarea cotei normale de impozitare venitului din transfer de tehnologie care a fost scăzut din veniturile impozabile.

(974) Rata subvenției stabilită pentru această schemă specifică a fost de 0,05 % pentru grupul Geely.

(6) *Scutirea de la plata impozitului pe consumul de baterii*

(975) Scutirea de impozit pe consumul de baterii dă dreptul producătorilor de BEV care au achiziționat anumite baterii la o scutire de la impozitul pe consum de 4 % aplicabil în mod normal. Această schemă este limitată la anumite produse, incluzând bateriile cu litiu.

(a) Temeiul juridic

(976) Temeiul juridic al programului poate fi găsit în următoarele documente:

— Circulara Ministerului Finanțelor și a Administrației Fiscale de Stat privind impunerea taxei pe consum pentru baterii și materiale de acoperire (nr. 16 din 2015) („Circulara privind bateriile”);

— Anunț al Administrației Fiscale de Stat privind problemele legate de administrarea impunerii taxei pe consum pentru baterii și materiale de acoperire (Anunțul nr. 5 din 2015);

— Anunț al Administrației Fiscale de Stat privind clarificarea aspectelor legate de impunerea taxei pe consum pentru baterii și materiale de acoperire (Anunțul nr. 95 din 2015).

(977) În conformitate cu circulara privind bateriile, bateriile au fost supuse impozitului pe consum la cota aplicabilă de 4 %. Cu toate acestea, anumite tipuri de baterii, cum ar fi bateriile primare cu litiu și bateriile litiu-ion, au fost scutite de o astfel de taxă pe consum.

(978) Această circulară a fost publicată inițial pentru a promova conservarea energiei și protecția mediului.

(b) Constatările investigației

(979) Comisia a constatat că cel puțin un grup inclus în eșantion beneficia de o scutire de impozitul pe consum de 4 % pentru achizițiile sale de baterii.

(c) Beneficiu

(980) Comisia a considerat că această schemă constituie o subvenție în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) și al articolului 3 alineatul (2) din regulamentul de bază, deoarece există o contribuție financiară sub forma unor venituri la care GC renunță, ceea ce creează un beneficiu pentru societățile în cauză. Beneficiul pentru societățile vizate este egal cu economiile fiscale.

(d) Specificitate

(981) Această subvenție este specifică în sensul articolului 4 alineatul (2) litera (a) din regulamentul de bază, deoarece însăși legislația limitează aplicarea acestei măsuri numai la anumite baterii, cum ar fi bateriile primare cu litiu și bateriile litiu-ion. Investigația a arătat, în plus, că astfel de baterii sunt utilizate în principal în sectorul BEV. Astfel, legislația în temeiul căreia acționează autoritatea care acordă granturi limitează în mod explicit accesul la o subvenție la anumite întreprinderi și sectoare.

(e) Calcularea valorii subvenției

(982) Valoarea subvenției pasibile de măsuri compensatorii a fost calculată în raport cu avantajul conferit beneficiarilor în cursul perioadei de investigație. Acest avantaj a fost calculat pe baza valorii bateriilor achiziționate în cursul PI căreia i s-a aplicat taxa de consum de 4 % aplicabilă în mod normal.

(983) Având în vedere metodologia utilizată pentru a calcula valoarea subvenției referitoare la furnizarea de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, astfel cum se descrie în secțiunea 3.7.2, nu a fost calculată nicio valoare a subvenției pentru producătorii de BEV neintegrați.

(984) Rata subvenției stabilită pentru această schemă specifică a fost de 1,37 % pentru grupul BYD.

(d) *Subvenționarea în ceea ce privește societățile care nu au cooperat (grupul SAIC)*

(985) Astfel cum se descrie în secțiunea 3.3.2.2 și în considerentul 336, anumite societăți afiliate din cadrul grupului SAIC nu au furnizat un răspuns la chestionar, deși sfera activităților lor le-ar fi permis, în mod normal, să transmită un răspuns la chestionar pe baza instrucțiunilor cuprinse în chestionar și a notei ulterioare la dosar care clarifica activitățile care necesitau transmiterea unui răspuns la chestionar ([416]).

(986) În absența unui răspuns din partea anumitor societăți afiliate implicate în activități de cercetare și dezvoltare (C&D) și în furnizarea de anumite părți și componente enumerate în Memorandumul privind suficiența dovezilor, Comisia a trebuit să se bazeze pe datele disponibile pentru aceste societăți. În particular, Comisia s-a bazat pe evaluarea efectuată de ea privind subvenționarea în cazul unor societăți similare din cadrul celuilalt producător-exportator inclus în eșantion care nu este integrat pe verticală pentru a stabili nivelul de subvenționare.

(987) În ceea ce privește societățile de C&D, grupul SAIC a furnizat un răspuns la chestionar pentru o societate afiliată implicată în astfel de activități. Comisia a identificat o altă societate afiliată implicată în aceleași activități. Cu toate acestea, grupul SAIC a refuzat să furnizeze un răspuns la chestionar pentru această societate. În consecință, Comisia a trebuit să se bazeze pe date disponibile.

([416]) Notă la dosar: Societățile afiliate care pot să transmită un răspuns la chestionar. (t23.005730)

(988) Întrucât Comisia a putut verifica doar parțial informațiile furnizate de societatea de C&D afiliată, Comisia a considerat că constatările referitoare la această societate nu au fost reprezentative. Prin urmare, Comisia a decis să se bazeze pe valoarea subvenționării stabilită pentru societățile de C&D verificate din cadrul grupului Geely. În cazul grupului Geely, toate societățile cu activități de C&D în ceea ce privește produsul care face obiectul investigației au furnizat un răspuns la chestionar care a putut fi verificat ulterior. În consecință, Comisia a decis să își bazeze constatările pentru grupul SAIC pe baza valorii subvenționării stabilite pentru societățile de C&D verificate din cadrul grupului Geely. Cuantumurile subvențiilor legate de următoarele sisteme: finanțare preferențială, astfel cum se descrie în secțiunea 3.5, programe de grant, astfel cum se descrie în secțiunea 3.6, acordarea de drepturi de utilizare a terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, astfel cum se descrie în secțiunea 3.7.1, și venituri la care se renunță prin programul de scutire și reducere de impozite, astfel cum se descrie în secțiunea 3.8. Aceste cuantumuri au fost adăugate la rezultatul general al subvenției pentru grupul SAIC.

(989) Anumite societăți afiliate din cadrul grupului SAIC implicate în furnizarea de factori de producție (cu excepția bateriilor și a componentelor acestora) nu au furnizat un răspuns la chestionar. Comisia a luat în considerare mai întâi cuantumurile subvențiilor constatate pentru furnizorii afiliați de baterii și de componente ale acestora. Cu toate acestea, având în vedere cota pe care aceste produse o reprezintă în costul total de producție în comparație cu cea a componentelor furnizate de societățile afiliate care nu au furnizat un răspuns la chestionar, Comisia a considerat că aceste societăți nu erau reprezentative. Comisia a apelat apoi la informațiile verificate referitoare la societățile care furnizează factori de producție, cu excepția bateriilor și a componentelor acestora, și a considerat că valoarea subvenționării stabilită pentru singurul furnizor afiliat ([417]), care a fost verificat în această etapă a procedurii, a constituit o bază rezonabilă pentru constatările sale, având în vedere activitățile sale (furnizarea de factori de producție) și ponderea pe care aceste produse o reprezentau în costul total de producție. Cuantumurile subvențiilor legate de următoarele sisteme: finanțare preferențială, astfel cum se descrie în secțiunea 3.5, programe de grant, astfel cum se descrie în secțiunea 3.6, acordarea de drepturi de utilizare a terenurilor contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată, astfel cum se descrie în secțiunea 3.7.1. Aceste cuantumuri au fost adăugate la rezultatul general al subvenției pentru grupul SAIC.

3.9. **Alte scheme**

(990) Memorandumul privind suficiența dovezilor a listat și alte scheme pentru care existau suficiente dovezi care tind să demonstreze existența unor subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii disponibile pentru producătorii de BEV. Comisia a obținut, în plus, informații în cursul investigației cu privire la programele suplimentare de care beneficiază producătorii-exportatori incluși în eșantion, care pot face, de asemenea, obiectul unor măsuri compensatorii. Fără a aduce atingere posibilității de a face obiectul unor măsuri compensatorii, Comisia a decis în mod provizoriu să nu formuleze constatări cu privire la aceste programe în această etapă. Lista acestor programe include, dar nu se limitează la:

— Furnizarea de electricitate contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată;

— Furnizarea altor materii prime pentru producția de baterii contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată;

— Asigurări preferențiale: asigurarea creditelor la export;

— Granturi în cadrul măsurii privind Administrarea paralelă a creditelor pentru consumul mediu de combustibil al întreprinderilor (CAFC) și pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie (NEV) acordate întreprinderilor producătoare de vehicule de pasageri („măsura privind creditele paralele”);

— Scutirea de la plata impozitului pe consum, scutirea de la plata taxei pe placa de înmatriculare și alte subvenții acordate sub formă de lichidități producătorilor de BEV;

— Scutiri de TVA și rabaturi tarifare la import pentru utilizarea echipamentelor și tehnologiilor importate și rabaturi de TVA pentru echipamentele produse autohton;

— Rabaturi ale taxelor la export.

(991) Comisia își rezervă dreptul de a investiga suplimentar caracterul pasibil de măsuri compensatorii al acestor scheme și de a formula constatări până la comunicarea constatărilor definitive ale prezentei investigații sau, ulterior, în contextul unei reexaminări în temeiul articolului 19 din regulamentul de bază.

([417]) Acest furnizor nu își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de baterii, astfel încât nu există o suprapunere a furnizării de baterii la o remunerație mai mică decât cea adecvată, descrisă în secțiunea 3.7.2.

3.10. **Concluzie privind subvenționarea**

(992) Pe baza informațiilor disponibile, Comisia a calculat valoarea subvențiilor care pot face obiectul unor măsuri compensatorii pentru producătorii-exportatori incluși în eșantion, în conformitate cu dispozițiile regulamentului de bază, examinând fiecare subvenție sau program de subvenționare, și a adunat aceste cifre pentru a calcula valoarea totală a subvenției pentru fiecare grup producător-exportator în cursul perioadei de investigație. Pentru calcularea subvenționărilor totale de mai jos, Comisia a calculat mai întâi procentul reprezentat de subvenție, acesta fiind egal cu valoarea subvenției, considerată ca procent din cifra totală de afaceri a societății. Acest procent a fost apoi utilizat pentru a calcula subvenția alocată exporturilor de produs în cauză în Uniune în cursul perioadei de investigație. Valoarea subvenției per unitate de produs în cauză exportat în Uniune în cursul perioadei de investigație a fost apoi calculată, iar ratele de mai jos au fost calculate ca procent din valoarea „cost, asigurare și navlu" (CIF – *Costs, Insurance and Freight*) a acelorași exporturi per unitate.

(993) În conformitate cu articolul 15 alineatul (3) din regulamentul de bază, valoarea totală a subvenției pentru producătorii-exportatori cooperanți neincluși în eșantion a fost calculată pe baza valorii medii ponderate totale a subvențiilor compensatorii stabilită pentru producătorii-exportatori cooperanți incluși în eșantion, excluzând valorile neglijabile, precum și valorile subvențiilor stabilite în circumstanțele menționate la articolul 28 alineatul (1) din regulamentul de bază. Totuși, Comisia nu a ignorat constatările bazate în parte pe datele disponibile pentru a stabili cuantumurile respective. Într-adevăr, Comisia consideră că datele disponibile utilizate în cazurile respective nu au afectat în mod substanțial informațiile necesare pentru a determina valoarea subvenționării într-un mod rezonabil, astfel încât exportatorii care nu au fost invitați să coopereze la investigați nu vor fi prejudiciați prin utilizarea acestei abordări ([418]).

(994) Având în vedere gradul înalt de cooperare din partea producătorilor-exportatori chinezi și reprezentativitatea eșantionului inclusiv din punct de vedere al eligibilității subvenției, Comisia a considerat adecvat să stabilească valoarea aplicabilă la „toate celorlalte societăți" la nivelul celei mai mari valori stabilite pentru societățile incluse în eșantion. Valoarea stabilită pentru „toate celelalte societăți" a fost aplicată societăților care nu au cooperat în cadrul investigației.

Societate	Valoare a subvențiilor compensatorii
Grupul BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Grupul Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) A se vedea, de asemenea, *mutatis mutandi*, WT/DS294/AB/RW, Practica reducerii la zero de către SUA (articolul 21.5 DSU), raportul Organului de Apel din 14 mai 2009, punctul 453.

Societate	Valoare a subvențiilor compensatorii
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Grupul SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Alte societăți cooperante	20,8 %
Toate celelalte societăți	37,6 %

4. PREJUDICIUL

4.1. Definiția industriei din Uniune și a producției din Uniune

(995) Produsul similar a fost fabricat de aproximativ 10 grupuri de producători din Uniune, dintre care unii au fabricat produsul similar în mai multe entități juridice, în cursul perioadei de investigație. Majoritatea acestor societăți sunt producători de echipamente originale (OEM – *original equipment manufacturers*) destinate vehiculelor echipate cu motoare cu ardere internă (ICE – *internal-combustion engine*) care trec la producția de BEV în urma intrării în vigoare a Regulamentului (UE) 2019/631 ([419]) de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele și autodubele noi. Alte societăți produc doar BEV. Împreună, ele constituie „industria din Uniune” în sensul articolului 4 alineatul (1) din regulamentul de bază.

(996) Tranziția pieței Uniunii de la vehicule ICE la BEV reprezintă un factor relevant în acest caz, care afectează o serie de indicatori referitori la situația industriei. Tranziția de la vehiculele ICE la BEV implică investiții și costuri inițiale mari și continue pe o nouă piață în curs de dezvoltare, cu un consum în creștere rapidă. Industria din Uniune a început să investească în electrificare înainte de 2020 ([420]). Astfel cum se arată în tabelul 10, producătorii din Uniune incluși în eșantion au investit 2 miliarde EUR pe an în cursul perioadei examinate, în timp ce investițiile totale pentru tranziția către electrificare sunt estimate la 170 miliarde EUR, astfel cum se menționează în considerentul 1092. Examinarea tuturor factorilor economici care influențează situația industriei din Uniune trebuie să se efectueze ținând seama în mod corespunzător de natura industriei din Uniune ca fiind în această tranziție. Astfel, tendințele rezultate pot fi afectate și pot urma un tipar diferit de cele observate în situațiile altor industrii mai mature.

(997) Producția totală din Uniune în cursul perioadei de investigație a fost stabilită la aproximativ 1,6 milioane de unități. Comisia a stabilit această cifră pe baza Prodcom ([421]) și a verificat-o în raport cu toate celelalte surse de informații disponibile privind industria din Uniune. Printre acestea s-au numărat răspunsurile la eșantionare și datele disponibile public pe site-urile de internet ale grupurilor de producători.

(998) Unii dintre producătorii din Uniune au fabricat produsul care face obiectul investigației și în țara în cauză în cursul perioadei examinate în întreprinderi comune cu societăți chineze. Aceste grupuri de producători (BMW, Renault și Mercedes-Benz) au importat produsul în cauză din China în perioada respectivă. De fapt, în cursul perioadei de investigație, fiecare astfel de grup de producători din Uniune a importat în principal un model de BEV din China și, prin urmare, și-a completat portofoliul de BEV pe care l-a fabricat în Uniune și vândut pe piața Uniunii. Acești producători au importat o cantitate de aproximativ [4,7-5,7] % din consumul Uniunii în perioada de investigație, astfel cum se explică în tabelul 12. Tesla a importat, de asemenea, cantități semnificative de BEV din China. Volvo, care este deținută de societatea chineză Geely, nu a importat BEV cu marca Volvo din China în cursul perioadei de investigație. Cu toate acestea, acționarul ei, Geely, a exportat vehicule fabricat de diverse mărci de BEV din China în Uniune.

([419]) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, JO L 111 din 25.4.2019, p. 13.

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) Datele privind producția pentru 2023 vor fi puse la dispoziția publicului la 1 iulie 2024.

(999) În definirea industriei din Uniune și a producției Uniunii, Comisia nu s-a concentrat asupra mărcilor sau grupurilor OEM, ci asupra originii producției de BEV. Prin urmare, Comisia a inclus în analizele sale privind prejudiciul, legătura de cauzalitate și interesul Uniunii întreaga producție de BEV din Uniune (și anume, BEV aduse efectiv sau produse în Uniune).

4.2. Stabilirea pieței relevante a Uniunii

(1000) Ținând seama de faptul că nu a existat o piață captivă semnificativă pentru BEV, Comisia a examinat toți indicatorii economici referitori la industria din Uniune pe baza datelor pentru piața liberă.

4.3. Consumul din Uniune

(1001) Comisia a stabilit consumul din Uniune atât pe baza consumului aparent, cât și pe baza consumului efectiv.

(1002) Consumul aparent a luat în considerare vânzările totale ale industriei din Uniune pe piața Uniunii, astfel cum au fost raportate de Agenția Europeană de Mediu ([422]) („AEM") pentru 2020, 2021 și 2022 și astfel cum au fost raportate de S&P Global Mobility ([423]) pentru perioada de investigație, deoarece aceste informații nu au fost încă puse la dispoziția publicului de către AEM până la data publicării prezentului regulament, precum și datele vamale privind importurile din statele membre. Au fost colectate date vamale din opt state membre cu volume mari de importuri și cu cele mai mari porturi maritime regionale: Belgia, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, Slovenia, Spania și Suedia. O examinare detaliată a acestor date a permis efectuarea unei distincții între importurile de BEV (astfel cum s-a clarificat în considerentul 184) și importurile de alte mărfuri, cum ar fi cvadricicluri, trotinete electrice etc. Numai un volum foarte mic de importuri au fost raportate de alte state membre, iar prețul lor mediu foarte mic a indicat că ele se refereau, în general, la alte produse care nu intră în sfera de cuprindere a definiției produsului. Prin urmare, datele din aceste opt state membre au fost acceptate în mod prudent ca indicator exact al importurilor de BEV.

(1003) Trebuie remarcat faptul că, astfel cum se explică în considerentul 1084, industria din Uniune lucrează în principal prin comenzi și, prin urmare, volumul ei de vânzări este strâns echivalent cu numărul de înmatriculări de BEV care sunt fabricate în Uniune.

(1004) Consumul efectiv a luat în considerare toate BEV înmatriculate pe piața Uniunii, astfel cum au fost raportate de ACEA.

(1005) Trebuie remarcat faptul că atât AEM, cât și ACEA raportează numărul total de înmatriculări ale tuturor BEV în Uniune. Atunci când se compară datele, există o diferență foarte mică între cele două surse, variind între – 0,34 % și 1,15 % în cursul perioadei examinate.

(1006) Consumul Uniunii a evoluat după cum urmează:

Tabelul 1 –

Consumul la nivelul Uniunii (unități)

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Consumul aparent la nivelul Uniunii	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indice	*100*	*163*	*209*	*300*
Consumul efectiv la nivelul Uniunii (înmatriculări de BEV) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Indice	*100*	*163*	*209*	*282*
BEV înmatriculate ca % din totalul înmatriculărilor de vehicule pentru pasageri ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indice	*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. De remarcat că datele raportate de ACEA diferă ușor de la o sursă la alta.

([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.

Sursă: S&P Global Mobility, AEM, ACEA și date vamale ale statelor membre

(1007) Consumul aparent și efectiv pe piața Uniunii a crescut cu 200 % și, respectiv, 182 %, în cursul perioadei examinate. Această creștere reflectă o tranziție progresivă a pieței de autoturisme din Uniune de la vehicule ICE la vehicule BEV.

(1008) Diferența dintre cifrele privind consumul efectiv și consumul aparent reprezintă volumul stocurilor de pe piața Uniunii. Astfel de stocuri nu au fost identificate în cantități semnificative pentru producătorii din Uniune, deoarece producătorii din Uniune produc în principal pe baza comenzilor, astfel cum se explică în considerentul 1084, și, prin urmare, au fost atribuite în principal stocurilor de vehicule importate.

(1009) Creșterea numărului de BEV înmatriculate ca procent din toate înmatriculările de vehicule pentru pasageri arată o tranziție progresivă a pieței Uniunii de la vehiculele ICE pentru pasageri la BEV.

4.4. **Importuri din țara în cauză**

4.4.1. *Volumul și cota de piață a importurilor din țara în cauză*

(1010) Comisia a stabilit volumul importurilor pe baza datelor vamale ale statelor membre, precum și pe baza numărului de înmatriculări ale BEV importate. Aceste importuri s-au bazat pe țara de origine. Cota de piață a importurilor a fost stabilită pe baza (a) volumului importurilor efective sau (b) a înmatriculării vehiculelor importate ca procent din (a) datele privind consumul aparent sau, respectiv, (b) consumul efectiv, astfel cum se arată în tabelul 1 de mai sus.

(1011) Importurile în Uniune din țara în cauză, pe baza datelor vamale ale statelor membre, au evoluat după cum urmează:

Tabelul 2a –

Volumul importurilor în unități și cota de piață

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Volumul importurilor din țara în cauză (unități)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indice	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Cota de piață	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indice	*100*	*390*	*579*	*648*

Surse: Datele vamale ale statelor membre

(1012) Volumul efectiv al importurilor din China a crescut cu 1 841 % în cursul perioadei examinate.

(1013) Cota de piață a importurilor din China a crescut de la 3,9 % în 2020 la 25,0 % în perioada de investigație, ceea ce reprezintă o creștere de peste 500 % sau de aproximativ 21 puncte procentuale.

(1014) Volumul importurilor în Uniune din țara în cauză pe baza numărului de înmatriculări a evoluat după cum urmează:

Tabelul 2b –

Volumul importurilor în unități și cota de piață

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Înmatriculări în urma importului din țara în cauză (unități)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indice	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Cota de piață	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indice	*100*	*430*	*623*	*649*

Surse: AEM și S&P Global Mobility

(1015) Numărul de înmatriculări în urma importului din țara în cauză a crescut de la mai puțin de 19 000 de unități în 2020 la peste 340 000 de unități în perioada de investigație. Aceasta reprezintă o creștere de 1 729 % în cursul perioadei examinate.

(1016) Pe această bază, cota de piață a importurilor din China a crescut de la 3,5 % în 2020 la 22,8 % în perioada de investigație, ceea ce reprezintă o creștere de peste 500 % sau de peste 19 puncte procentuale.

(1017) Diferența dintre volumul importurilor efective și numărul înmatriculărilor în urma importului din China (aproximativ 66 000 de unități) demonstrează existența unor stocuri substanțiale pe piața Uniunii de BEV de origine chineză. Producătorii-exportatori incluși în eșantion au furnizat dovezi suplimentare privind stocurile, raportând stocuri de aproximativ 63 000 de unități la sfârșitul perioadei de investigație. Ținând seama de producătorii-exportatori chinezi neincluși în eșantion, Comisia a estimat că stocurile efective de vehicule, gata pentru vânzare pe piața Uniunii, au ajuns probabil la valoarea de 66 000 de unități. Aceasta ar reprezenta aproximativ 4,3 % din consumul de pe piața Uniunii (înmatriculări) în perioada de investigație sau aproximativ 19 % din volumul înmatriculărilor în urma importului din China în cursul aceleiași perioade.

4.4.2. *Prețurile importurilor din țara în cauză, subcotarea prețurilor și blocarea prețurilor*

(1018) Comisia a stabilit prețurile importurilor pe baza datelor vamale ale statelor membre.

(1019) Prețul mediu ponderat al importurilor în Uniune provenite din țara în cauză a evoluat după cum urmează:

Tabelul 3 –

Prețuri de import (EUR/unitate)

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
China	28 154	24 510	26 441	25 269
Indice	*100*	*87*	*94*	*90*

Sursă: Datele vamale ale statelor membre

(1020) Prețurile importurilor din China pe piața Uniunii au scăzut cu 10 % în cursul perioadei examinate.

(1021) Cu toate acestea, această evoluție trebui privită și în contextul unei palete în continuă schimbare de modele de BEV importate din China, pe măsură ce importurile au crescut în cursul perioadei examinate, astfel cum se arată în tabelele 2a și 2b.

(1022) În scopul efectuării unei comparații juste între produsele importate și produsele similare fabricate de industria din Uniune, Comisia a utilizat un sistem de clasificare a produselor bazat pe numerele de control al produselor („NCP"), care a luat în considerare principalele caracteristici ale BEV care au un impact asupra prețului de vânzare practicat de industria din Uniune și, îndeosebi, lungimea, autonomia, puterea și tipul de tracțiune a roților ([424]) ([425]). În acest sens, în timp ce BEV sunt produse complexe, cu un număr foarte mare de atribute și caracteristici distincte (chiar și vehiculele care sunt comercializate sub o singură denumire a unui model comercial pot fi oferite într-o gamă largă de configurații, inclusiv în funcție de alegerea de către client a atributelor oferite ca opțiune), aceasta nu înseamnă că toate aceste atribute distincte au un impact semnificativ asupra prețului și, prin urmare, ar trebui luate în considerare la compararea prețurilor. Comisia a observat că părțile interesate nu au prezentat observații cu privire la structura NCP.

(1023) Comisia a stabilit subcotarea prețurilor în cursul perioadei de investigație comparând:

i. prețurile de vânzare medii ponderate per tip de produs practicate de producătorii din Uniune incluși în eșantion, percepute de la clienți neafiliați de pe piața Uniunii, ajustate, după caz, cu prețul practicat de un comerciant; și

ii. prețurile medii ponderate corespunzătoare per tip de produs ale importurilor provenite de la producătorii chinezi cooperanți incluși în eșantion către primul client independent de pe piața Uniunii, ajustate, după caz, la prețul practicat de un comerciant.

(1024) Investigația a arătat că, în acest caz specific, canalele de vânzări ale producătorilor din Uniune și ale producătorilor-exportatori chinezi sunt foarte complexe și pot include numeroși intermediari între producător și primul client neafiliat. Investigația a arătat că există trei niveluri diferite de comercializare (a se vedea considerentul 1025) cu cel puțin patru tipuri de modele de vânzare (a se vedea considerentul 1027). În consecință, având în vedere circumstanțele specifice ale acestui caz, Comisia a decis să stabilească existența unei subcotări a prețurilor la nivel de comerciant (prețul practicat de comercianți). Într-adevăr, Comisia a stabilit că acesta este punctul central în care se manifestă concurența și unde se realizează majoritatea tranzacțiilor de vânzare. Vânzările către comercianți sau prin intermediul unor agenți sau către clienți esențiali reprezintă aproximativ 95 % din vânzările totale ale industriei din Uniune și aproximativ 78 % din vânzările producătorilor-exportatori chinezi. În plus, nu a fost necesară nicio distincție între comercianții afiliați și cei neafiliați, deoarece investigația a confirmat că prețurile pentru toți comercianții au fost stabilite în condiții nepreferențiale.

(1025) Cele trei niveluri principale ale comercializării sunt următoarele:

i. entitatea producătoare („EP") sau entitatea importatoare („EI") a exportatorului chinez care produce sau importă BEV și vinde BEV la următorul nivel de comercializare și anume societatea națională de vânzare („SNV") afiliată sau distribuitorul general („DG") neafiliat. Unele EP au o „piață internă" (de regulă, țara în care are loc producția sau în care este stabilit sediul european al EI) în care îndeplinesc și funcțiile unei SNV.

ii. SNV afiliate la EP/EI, care se axează pe activitățile de promovare și de vânzare, ținând seama de specificitățile pieței în care își desfășoară activitatea. SNV există, de regulă, pe principalele piețe ale EP și distribuie BEV prin intermediul rețelei de distribuitori afiliați și neafiliați (comercianți și/sau agenți). În țările în care nu există SNV afiliate (de regulă, țări în care se vând cantități mici), vânzările sunt efectuate printr-un DG neafiliat (de obicei exclusiv pentru respectiva țară). DG îndeplinesc funcții similare cu cele ale SNV și distribuie BEV prin intermediul rețelei lor afiliate și neafiliate de distribuitori (comercianți și/sau agenți).

([424]) Ori de câte ori s-a observat că mai multe atribute sunt strâns legate nu numai de preț, ci și unele de altele, Comisia a luat în considerare menținerea în NCP doar a unuia dintre aceste atribute. De exemplu, după ce a inclus deja autonomia în NCP, nu s-a considerat semnificativ să se adauge și capacitatea bateriei, având în vedere că cele două sunt strâns corelate.

([425]) În pofida concluziei conform căreia o segmentare a pieței nu este adecvată în acest caz, Comisia a observat că lungimea este strâns legată de segmentele definite în categoriile de automobile utilizate cel mai frecvent (și anume, pe baza literelor A, B, C etc.).

iii. Rețele de distribuție formate din comercianți și agenți. Comercianții sunt entitățile care cumpără BEV de la SNV și de la DG și le vând clientului final. Agenții sunt societăți care îndeplinesc aceleași funcții ca un comerciant, fără a-și asuma însă deținerea în proprietate a vehiculului în niciun moment. Aceste societăți ar putea acționa drept comercianți pentru alte tipuri de vehicule, cum ar fi vehiculele ICE.

(1026) În general, pentru fiecare țară, EP/EI sau SNV stabilește prețul de vânzare cu amănuntul sugerat de producător (*Manufacturer's Suggested Retail Price* – MSRP), care este prețul pe care un producător îl recomandă comercianților cu amănuntul și la care să vândă BEV. Cu toate acestea, în țările în care nu există nicio entitate de vânzare afiliată producătorului, MSRP este instituit de DG neafiliat care îndeplinește funcții similare cu SNV. MSRP se stabilește pe baza prețului pe care producătorul din Uniune îl percepe de la DG neafiliat.

(1027) Principalele modele de vânzare identificate sunt următoarele:

i. Modelul comerciantului standard – BEV este vândut de EP/EI sau de SNV comerciantului și apoi de către acesta la clientul final. Comerciantul primește adesea o reducere din partea EP. Prin urmare, nu este necesară nicio ajustare a prețului net al comerciantului. Prețul plătit de clientul final este, de regulă, necunoscut de EP, întrucât comercianții negociază prețul respectiv utilizând marja lor (diferența dintre MSRP și cel al comerciantului).

ii. Modelul agenției – BEV este vândut direct clientului de la EP/EI sau SNV. Vânzarea este intermediată de o entitate numită agent care nu își asumă deținerea în proprietate a vehiculului, ci negociază și finalizează vânzarea. Pentru această activitate, agentul primește un comision. Aceste entități pot fi aceleași societăți care acționează în mod normal drept comercianți pentru alte tipuri de automobile. Ele îndeplinesc funcții similare cu cele ale unui comerciant. Prin urmare, un preț comparabil cu prețul practicat de un comerciant a fost obținut prin ajustarea prețului final la nivelul utilizatorului final cu comisionul agentului.

iii. Modelul de vânzare pentru flote mari, care este specific anumitor categorii de clienți mari, cum ar fi societățile de închiriere, entitățile guvernamentale și societățile private mari. EP/EI sau SNV negociază și vând BEV în mod direct. Acestea sunt vânzări cu volum mare, atât pentru producătorii din Uniune, cât și pentru producătorii-exportatori chinezi, și sunt considerate a fi similare cu vânzările de la nivelul comercianților, deoarece se aplică o reducere pentru volumul vânzărilor.

iv. Modelul DG neafiliat – în acest caz, pentru a ajunge la un preț de comerciant, Comisia a adăugat la prețul distribuitorilor neafiliați o estimare a costurilor lor VAG (utilizând ca surogat costurile VAG medii ale SNV ale producătorului din Uniune sau ale producătorului-exportator în celelalte țări, care au variat între 0,5 % și 3,6 % pentru producătorii din Uniune și între 2,1 % și 8 % pentru producătorii-exportatori). S-a adăugat și un profit teoretic de 3 % pentru vânzările către DG neafiliați, atât de către producătorii din Uniune, cât și de către producătorii-exportatori. Pentru producătorii din Uniune, o astfel de ajustare se referă la aproximativ 5 % din cantitatea lor vândută, în timp ce, pentru producătorii-exportatori, la 22 % din cantitatea lor vândută.

v. Vânzări online – Anumiți producători-exportatori (și SNV ale acestora) au vândut online direct clienților finali, inclusiv persoanelor fizice, fără intermedierea unui comerciant sau a unui agent. Prețurile corespunzătoare acestor vânzări nu au putut fi ajustate la nivel de comerciant în această etapă a investigației, cu excepția alocării și a deducerii de recompense monetare pentru atingerea unor obiective specifice privind volumul vânzărilor, acordate societăților care desfășoară activități de promovare (de exemplu, exploatarea sălilor de expoziție și furnizarea de servicii de conducere cu rol de testare) în zona în care își au originea aceste vânzări online.

(1028) Compararea prețurilor a fost efectuată în funcție de tip pentru tranzacții la același nivel comercial (prețul către un comerciant sau echivalent), ajustate în mod corespunzător, după caz, astfel cum s-a explicat mai sus, și după deducerea rabaturilor și a reducerilor sau a altor stimulente pentru vânzările către societăți care își desfășoară activitatea la nivel de comerciant sau de agent. Rezultatul comparației a fost exprimat ca procent din cifra de afaceri teoretică a producătorilor din Uniune incluși în eșantion, înregistrată în cursul perioadei de investigație.

(1029) El a indicat o marjă de subcotare medie ponderată de 12,7 % de către importurile din țara în cauză pe piața Uniunii.

(1030) Ținând seama de faptul că concurența se bazează în mare parte pe prețuri și că prețurile sale sunt foarte transparente (și anume cunoscute pe piață), o astfel de marjă este considerată semnificativă.

(1031) Corelarea dintre NCP chineze și NCP din Uniune a fost de peste 90 % pentru fiecare producător-exportator. Două NCP chineze au fost comparate fiecare cu unul foarte asemănător cu NCP ale Uniunii. În ambele cazuri, NCP al Uniunii utilizat corespundea unor specificații tehnice mai modeste în comparație cu NCP din China și, prin urmare, comparația a fost în favoarea producătorului-exportator chinez.

(1032) În plus, trebuie remarcat faptul că prețurile BEV practicate de BYD și SAIC includ o garanție pentru BEV de 7 ani, în timp ce garanția pentru BEV a industriei din Uniune a fost de numai 2 ani. Prin urmare, subcotarea menționată în considerentul 1029 este subestimată.

(1033) În ceea ce privește blocarea prețurilor, evoluția prețurilor de vânzare și a costurilor unitare de producție în Uniune pe parcursul perioadei examinate, expusă în tabelul 7, a arătat dovezi ale unei blocări semnificative a prețurilor. Industria din Uniune nu a fost în măsură să își majoreze prețurile pentru a-și acoperi costurile. Aceasta a însemnat că industria din Uniune a înregistrat pierderi în ceea ce privește vânzările de BEV pe parcursul perioadei examinate.

(1034) În particular, Comisia a constatat că prețul de vânzare al producătorilor-exportatori chinezi incluși în eșantion a fost cu 30 % mai mic decât costul de producție mediu ponderat al industriei din Uniune. Acest indicator a fost stabilit în funcție de tip.

(1035) Un factor major în această blocare a prețurilor a fost faptul că înmatriculările în urma importului de produse subvenționate din China au fost în măsură să crească în volum cu 1 729 % și să atingă o cotă de piață de 22,8 % în perioada de investigație în comparație cu 2020, astfel cum se arată în tabelul 2b. Aceste vânzări au fost în principal în detrimentul producătorilor din Uniune care au pierdut din cota lor de piață. În plus, blocarea prețurilor a fost explicată și prin dovezile conform cărora importurile din China concurează cu vânzările Uniunii indiferent de tipul de produs. Chiar dacă Uniunea și-ar crește vânzările de modele mai scumpe, și acestea ar concura cu un tip de BEV din China. Acest fenomen a contribuit la înregistrarea de către industria din Uniune a unor pierderi cu două cifre, astfel cum se arată în tabelul 10.

(1036) CCCME a susținut că, în compararea prețurilor, Comisia trebuie să țină seama de marca de BEV. CCCME a susținut, în plus, că valoarea mărcii producătorului determină prețurile de vânzare și de revânzare ale BEV, iar producătorii de BEV din Uniune pot percepe prețuri mult mai mari pentru BEV pe fiecare segment, pe baza valorii lor de marcă.

(1037) Comisia a observat că CCCME nu a explicat modul în care Comisia trebuie să ia în considerare marca pentru compararea prețurilor. Mai mult, ea a observat că orice valoare de marcă pe care producătorii din Uniune ar fi putut să o aibă s-a bazat pe experiența lor îndelungată și vastă în fabricarea de vehicule ICE, care nu poate fi prezumată a fi transferată automat la BEV. Aceasta se datorează faptului că electrificarea reprezintă o schimbare majoră în ceea ce privește concurența nebazată pe preț prin scăderea importanței caracteristicilor tradiționale pe care producătorii de automobile ICE și-au construit avantajul competitiv. Valorile comune utilizate de producătorii de automobile includ performanța, eficiența consumului de combustibil, tehnologia, fiabilitatea, siguranța și aspectul. Totuși, aceste atribute ale produsului sunt mai puțin importante în urma adoptării tehnologiilor electrice. De exemplu, BEV redefinesc performanța din cauza caracteristicilor motoarelor electrice. Dintre toate caracteristicile, autonomia este cea mai critică din cauza performanței mici a BEV în raport cu automobilele ICE și a decalajului substanțial dintre modelele BEV în ceea ce privește autonomia maximă. În plus, creșterea rapidă a Tesla este un exemplu clar că valoarea mărcii construită pe automobilele ICE sau lipsa acesteia are o relevanță marginală în ceea ce privește succesul și puterea de stabilire a prețurilor pe piața BEV. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

(1038) CCCME a susținut, în plus, că, în compararea prețurilor, Comisia trebuie să ia în considerare datele tuturor producătorilor-exportatori chinezi incluși în eșantion și ale oricăror alți producători-exportatori chinezi care au depus cereri de examinare individuale și, în special, cele ale Tesla, deoarece acestea au reprezentat aproximativ 50 % din exporturile de BEV în Uniune în perioada de investigație.

(1039) Marja de subcotare, precum și toți ceilalți indicatori microeconomici sunt calculați pe baza datelor verificate raportate de producătorii-exportatori chinezi incluși în eșantion și de producătorii din Uniune incluși în eșantion. Astfel cum s-a explicat în considerentul 49, Tesla nu a fost inclusă în eșantion ca producător-exportator chinez. În consecință, datele acestui producător-exportator care a solicitat o examinare individuală nu au fost incluse în calculul subcotării. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

(1040) Societatea 24 a susținut că piața BEV nu era o piață omogenă din două motive principale. În primul rând, deoarece nu exista o piață independentă a BEV, întrucât piața BEV făcea parte din piața autovehiculelor de pasageri, care includea vehiculele ICE, iar BEV concurau cu vehiculele ICE. În al doilea rând, deoarece piața BEV a fost împărțită în mai multe segmente. Societatea 24 a declarat că segmentarea pieței a fost relevantă pentru o evaluare exactă a situației industriei din Uniune și, prin urmare, societatea 24 a susținut că Comisia trebuie să facă distincție între diferitele segmente de piață ale BEV. Compania 24 a precizat, în plus, că, în timp ce UE clasifică automobilele în categorii în funcție de dimensiunea și caracteristicile lor, alte criterii, cum ar fi prețul și imaginea mărcii, sunt factori esențiali pentru determinarea segmentării pieței. În ceea ce privește prețurile de vânzare, societatea 24 a precizat că piața BEV putea fi împărțită în segmente de „*intrare*”, „*mediu*”, „*premium*” și de „*lux*”. Societatea 24 a mai afirmat că a existat o distincție clară în cadrul fiecărui segment între mărcile premium și mărcile de bază, pe baza unor aspecte precum performanța, funcționalitățile, caracteristicile, rețelele de distribuție și serviciile post-vânzare. Societatea 24 a afirmat, în plus, că acești factori determină efectiv gradul de concurență dintre actorii de pe piață și dacă oricare două produse sunt alternative apropiate. Societatea 24 mai a afirmat că majoritatea producătorilor de BEV din Uniune s-au concentrat până în prezent pe modele de vehicule mai premium, ceea ce a permis marje de profit mai mari și, prin urmare, mărcile UE nu sunt puternic prezente în segmentele de bază, ceea ce contrastează cu situația din sectorul ICE tradițional. Rezultă că, potrivit societății 24, importurile din China și, în special, mărcile chineze de BEV au vizat, până în prezent, în principal nivelul de bază pe segmentele mai ieftine ale pieței, unde alternativele din UE nu sunt încă foarte prezente. Prin urmare, societatea 24 a susținut că importurile din China mai degrabă completează decât concurează cu industria din Uniune pe piața BEV din Uniune.

(1041) Comisia a reamintit că piața vehiculelor de pasageri a inclus mai multe tipuri de grupuri motopropulsoare: ICE, hibride (nereîncărcabile la priză), hibride reîncărcabile la priză (*plug-in hybrids* – PHEV), BEV și vehicule cu pile de combustie (*fuel-cell vehicle* – FCV). FCV și BEV sunt vehicule cu emisii zero, în timp ce PHEV, hibridele și ICE au motor cu combustie. Aceste tipuri de vehicule pot concura unele cu altele, dar numai într-o măsură foarte limitată. În același timp, aceste tipuri de vehicule concurează în mod foarte limitat și cu motocicletele, bicicletele electrice, trotinetele etc. Cu toate acestea, sfera de cuprindere a prezentei investigații este reprezentată de BEV și nu de toate vehiculele de pasageri sau care asigură mobilitatea. În măsura în care există vreo relație de concurență cu alte vehicule, acest element nu ar include vehiculele respective în sfera de cuprindere a prezentei investigații; o astfel de concurență limitată, dacă există vreuna, nu ar pune sub semnul întrebării constatările făcute în cadrul prezentei investigații cu privire la impactul importurilor subvenționate de produs similar (BEV) asupra industriei din Uniune.

(1042) Comisia a reamintit, de asemenea, că nu a existat o segmentare universal acceptată pentru autoturisme și a observat că sistemul de clasificare menționat în documentul de deschidere s-a bazat mai degrabă pe descrieri generice ale ceea ce este denumit în mod tradițional segmente în această industrie, decât pe criterii obiective și măsurabile furnizate de industria din Uniune. Prin urmare, nu a existat o linie clară de demarcație între segmentele invocate. În documentul de deschidere, Comisia a făcut referire la astfel de segmente în sensul tipurilor de produse de BEV. Aceste aspecte sunt valabile mai ales în cazul segmentării propuse de societatea 24, care nu a furnizat nici măcar o descriere a segmentelor invocate, ci doar denumiri (și anume, de „*intrare*”, „*mediu*”, „*premium*” și de „*lux*”), utilizând termeni comuni de promovare care au o marjă largă de interpretare.

(1043) Comisia a observat, de asemenea, că, deși BEV cuprind o varietate de tipuri diferite, toate au aceleași caracteristici de bază și aceeași utilizare principală, și anume transportul unui număr mic de persoane de la un punct la altul. BEV fac, în plus, obiectul acelorași reglementări în ceea ce privește, de exemplu, limitele de viteză, cerințele de autorizare și părțile rețelei rutiere în care sunt autorizate să circule. Având în vedere cele de mai sus, BEV pot fi considerate suficient de interschimbabile. Mai mult, astfel cum se explică în considerentul 1022, NCP a luat în considerare principalele caracteristici ale BEV care au avut un impact asupra prețului de vânzare practicat de industria din Uniune, cum ar fi lungimea, autonomia, puterea și tipul de tracțiune și, prin urmare, tipul de produs similar din Uniune a fost comparat cu tipurile de produse similare din China, ceea ce înseamnă că vehiculele BEV chinezești presupus ieftine sau din segmentul premium au fost comparate cu modele similare din Uniune.

(1044) În ceea ce privește tipurile de BEV vândute de producătorii chinezi și gradul de concurență cu producătorii din Uniune, investigația a arătat că producătorii-exportatori chinezi concurează pe deplin cu BEV vândute de industria din Uniune [astfel cum se explică în considerentul 1031, corelarea dintre NCP chineze și NCP din Uniune a fost foarte mare (peste 90 %)] în medie, iar această concordanță corespunde unui procent de 88 % din vânzările totale ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion. De fapt, tipurile de BEV vândute pe piața Uniunii atât de către producătorii din Uniune, cât și de către producătorii-exportatori chinezi, au fost unul dintre criteriile de selectare a eșantionului de producători din Uniune și de producători-exportatori, astfel cum se explică în considerentele 33, 36 și 49.

(1045) În perioada de investigație, producătorii-exportatori chinezi au exportat o gamă largă de modele de BEV la prețuri semnificativ diferite, în concurență cu modelele BEV produse de producătorii din Uniune și intenționează să își extindă și mai mult portofoliul lor pentru piața Uniunii în viitorul apropiat.

(1046) De exemplu, producătorul-exportator chinez BYD inclus în eșantion a vândut pe piața Uniunii modele cu un preț de listă mai mic de 30 000 EUR, cum ar fi Dolphin, modele cu un preț de listă de aproximativ 40 000 EUR, cum ar fi Atto 3, dar și modele pe care le consideră premium sau de lux cu un preț de listă mai mare de 70 000 EUR, cum ar fi HAN și TANG ([426]). În mod similar, grupul Geely a comercializat BEV Polestar ca modele premium ([427]) și le-a exportat în Uniune în cursul perioadei de investigație. Un alt BEV produs Geely, Lotus Eletre, este comercializat ca hiper-SUV ([428]) și este oferit pe piața Uniunii la prețuri de listă de până la 150 000 EUR.

(1047) Pe lângă tipurile de BEV vândute în cursul perioadei de investigație, Comisia a observat că piața BEV din Uniune este în continuă evoluție, iar producătorii și exportatorii din Uniune, inclusiv exportatorii chinezi, își extind în fiecare an portofoliul de BEV oferite. De exemplu, grupul Stellantis, un grup de producători de BEV din Uniune, a anunțat în octombrie 2023 noul său BEV, Citroën e-C3, situat în gama de prețuri mici, începând de la 23 300 EUR. În schimb, în martie 2024, SAIC, producător chinez inclus în eșantion, a prezentat ([429]) o serie de modele noi, printre care IM L6, un model de „*înaltă clasă și inteligent*”, MG9, un „*sedan electric cu ușă posterioară, de dimensiune medie-mare*” și MGS9, un SUV „*coupé pur electric de dimensiune medie-mare*”. Alte anunțuri de lansare a unor noi modele de BEV au fost, de asemenea, menționate în considerentul 1127.

(1048) Prin urmare, s-a concluzionat că producătorii-exportatori chinezi nu se limitează la anumite tipuri specifice de BEV, astfel cum pare să sugereze societatea 24.

(1049) Din motivele de mai sus, Comisia a concluzionat că BEV formează o piață unică și continuă de produse interschimbabile și că o analiză pe segmente nu a fost justificată și nici adecvată în acest caz. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

4.5. **Situația economică a industriei din Uniune**

4.5.1. *Observații generale*

(1050) În conformitate cu articolul 3 alineatul (5) din regulamentul de bază, examinarea impactului asupra industriei din Uniune al importurilor subvenționate a inclus o evaluare a tuturor indicatorilor economici care au influențat situația industriei din Uniune pe parcursul perioadei examinate.

(1051) Astfel cum s-a menționat la considerentul 26, pentru stabilirea eventualului prejudiciu suferit de industria din Uniune s-a utilizat eșantionarea.

(1052) Pentru determinarea prejudiciului, Comisia a făcut distincție între indicatorii de prejudiciu macroeconomici și cei microeconomici. Comisia a evaluat indicatorii macroeconomici pe baza datelor furnizate de Prodcom, AEM, S&P Global Mobility, a datelor de eșantionare și a datelor din site-urile de internet ale producătorilor din Uniune. Aceste date se referă la toți producătorii din Uniune. Comisia a evaluat indicatorii microeconomici pe baza datelor din răspunsurile la chestionar ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion. Ambele seturi de date au fost considerate reprezentative pentru situația economică a industriei din Uniune.

(1053) Indicatorii macroeconomici sunt: producția, capacitatea de producție, utilizarea capacității, volumul vânzărilor, cota de piață, creșterea, ocuparea forței de muncă, productivitatea, amploarea marjei de subvenție și redresarea în urma practicilor anterioare de subvenționare.

(1054) Indicatorii microeconomici sunt: prețurile unitare medii, costul unitar, costurile cu forța de muncă, stocurile, profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a atrage capital.

([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. *Indicatori microeconomici*

4.5.2.1. Producția, capacitatea de producție și utilizarea capacității

(1055) Producția totală, capacitatea de producție și utilizarea capacității ale Uniunii au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

Tabelul 4 –

Producția, capacitatea de producție și utilizarea capacității

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Volumul producției (unități)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indice	*100*	*165*	*220*	*298*
Capacitatea de producție (unități)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indice	*100*	*161*	*225*	*287*
Utilizarea capacității	33 %	34 %	32 %	35 %
Indice	*100*	*103*	*98*	*104*

Sursă: Prodcom ([430]), date de eșantionare și site-urile de internet ale producătorilor din Uniune

(1056) Producția de BEV a crescut cu aproximativ 200 % în cursul perioadei examinate. Creșterea producției a fost substanțială și relativ constantă în această perioadă, reflectând o tranziție progresivă a pieței de la vehicule ICE la BEV.

(1057) Nu există date oficiale privind capacitatea totală de producție a industriei din Uniune. Prin urmare, capacitatea totală de producție a industriei din Uniune a fost calculată pe baza ratei verificate de utilizare a capacității a producătorilor din Uniune incluși în eșantion și a volumului total al producției industriei din Uniune. Pe această bază, capacitatea de producție a crescut cu 187 % în cursul perioadei examinate.

(1058) Investigație a arătat că unii producători din Uniune transformau linii de producție de vehicule ICE în linii de producție de BEV și, prin urmare, aceste linii de producție erau dedicate în întregime producției de BEV sau produceau BEV în uzinele lor de asamblare, alături de vehicule ICE, utilizând în esență același proces de producție pentru a optimiza activele, procesele și competențele existente și pentru a avea flexibilitate în termeni de volum.

(1059) În funcție de modul în care producătorii din Uniune incluși în eșantion produceau BEV, astfel cum se explică în considerentul 1058, capacitatea lor de producție a fost calculată în mai multe moduri, după cum urmează: (i) pe baza numărului maxim de BEV care pot fi produse per zi înmulțit cu timpul de lucru productiv, luând în considerare 2-3 schimburi, inclusiv întreținerea, timp de 46-48 săptămâni per an sau (ii) pe baza capacității totale de producție pentru toate autoturismele după deducerea producției tuturor celorlalte vehicule de pasageri, cu excepția BEV.

(1060) Utilizarea capacității a crescut cu 4 % în cursul perioadei examinate. Întrucât utilizarea capacității a fost mai mică de 40 % în perioada de investigație, se poate concluziona că industria din Uniune dispune de o capacitate de producție suficientă pentru a satisface creșterile viitoare ale cererii de BEV și, în plus, se poate aloca mai multă capacitate de la producția de vehicule ICE la producția de BEV.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en Trebuie remarcat faptul că, din cauza confidențialității, Prodcom nu raportează volumul producției pentru fiecare stat membru. Datele privind producția pentru 2023 vor fi puse la dispoziția publicului la 1 iulie 2024.

4.5.2.2. Volumul vânzărilor și cota de piață

(1061) Comisia a stabilit volumul vânzărilor industriei din Uniune pe piața Uniunii pe baza datelor AEM și ale S&P Global Mobility pentru înmatriculările de BEV fabricate în Uniune.

(1062) Pe această bază, volumul vânzărilor și cota de piață a industriei din Uniune au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 5 –

Volumul vânzărilor și cota de piață

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Volumul vânzărilor pe piața Uniunii (înmatriculări) în unități	379 138	583 992	739 101	987 586
Indice	*100*	*154*	*195*	*260*
Cota de piață (din consumul aparent)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indice	*100*	*94*	*93*	*87*
Cota de piață (din consumul efectiv – înmatriculări)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indice	*100*	*95*	*93*	*92*

Sursă: Date AEM și S&P Global Mobility privind înmatriculările

(1063) Vânzările producătorilor din Uniune au crescut cu 160 % în cursul perioadei examinate. Această evoluție a fost similară cu evoluția producției din aceeași perioadă. BEV au fost vândute în principal prin intermediul comercianților. Principalii utilizatori finali au fost consumatorii și societățile partenere principale care, în mod normal, au comandat producerea de vehicule personalizate, în loc să comande din stoc.

(1064) În pofida creșterii puternice a consumului, cota de piață bazată pe consumul aparent al industriei din Uniune a scăzut cu 13 % sau cu 9 puncte procentuale în cursul perioadei examinate sau cu 8 % sau cu mai mult de 5 puncte procentuale pe baza consumului efectiv. Prin contrast, cota de piață a importurilor din China a crescut de peste cinci ori pe această piață în plină expansiune, în detrimentul industriei din Uniune.

4.5.2.3. Creștere

(1065) Producția și vânzările (înmatriculările) de BEV ale industriei din Uniune au înregistrat o creștere continuă și substanțială în cursul perioadei examinate, în acord cu tranziția progresivă a pieței de la vehicule ICE la BEV.

(1066) Creșterea industriei din Uniune în ceea ce privește vânzările pe o astfel de piață în creștere a fost substanțial mai mică decât creșterea consumului.

(1067) În ceea ce privește cota de piață, industria din Uniune a scăzut cu 9 puncte procentuale pe baza consumului aparent sau cu peste 5 puncte procentuale pe baza înmatriculărilor, în cursul perioadei examinate. BEV importate (înmatriculări) au deținut o cotă de piață de aproape 34,8 % în perioada de investigație. Cota de piață cea mai mare și cu cea mai rapidă creștere în cursul perioadei examinate a fost cea a producătorilor-exportatori chinezi, astfel cum se arată mai sus în tabelele 2a și 2b.

4.5.2.4. Ocuparea forței de muncă și productivitatea

(1068) Ocuparea forței de muncă și productivitatea au evoluat în perioada examinată după cum urmează:

Tabelul 6 –

Ocuparea forței de muncă și productivitatea

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Numărul de angajați	39 995	66 053	99 939	115 835
Indice	*100*	*165*	*250*	*290*
Productivitate (unitate/angajat)	14	14	12	14
Indice	*100*	*100*	*88*	*103*

Sursă: Prodcom și producătorii din Uniune incluși în eșantion

(1069) Ocuparea forței de muncă și productivitatea au fost calculate pe baza ocupării forței de muncă aferente producătorilor din Uniune incluși în eșantion, extrapolate la volumul producției întregii industrii din Uniune.

(1070) Numărul de angajați a crescut de la aproximativ 40 000 la aproximativ 116 000 în cursul perioadei examinate, ceea ce reprezintă o creștere de 190 %. Această evoluție a urmat, în linii mari, tendința producției.

(1071) În general, industria din Uniune transferă angajații de la producția de vehicule ICE la producția de BEV, deoarece producția de vehicule ICE este în scădere, în timp ce producția de BEV este în creștere. În acest sens, industria din Uniune protejează locurile de muncă prin recalificare profesională (retehnologizare și reinstruire) și oferă angajaților ei oportunități de adaptare la producție de grupuri motopropulsoare electrice.

(1072) Productivitatea a fost relativ stabilă în cursul perioadei examinate.

4.5.2.5. Amploarea marjei de subvenționare și redresarea în urma practicilor de subvenționare din trecut

(1073) Toate sumele acordate ca subvenții s-au situat semnificativ deasupra nivelului *de minimis*. Impactul amplorii cuantumurilor efective ale subvențiilor asupra industriei din Uniune nu a fost neglijabil, având în vedere volumul și prețurile importurilor din țara în cauză.

(1074) Aceasta este prima investigație antisubvenție vizând produsul în cauză. Prin urmare, nu există date disponibile pentru a evalua efectele unor eventuale practici de subvenționare din trecut.

4.5.3. *Indicatori microeconomici*

4.5.3.1. Prețurile și factorii care afectează prețurile

(1075) Prețurile de vânzare unitare medii ponderate practicate de producătorii din Uniune incluși în eșantion față de clienți neafiliați (inclusiv vânzările societăților afiliate care au fost realizate în condiții nepreferențiale) în Uniune au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 7 –

Prețurile de vânzare din Uniune

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Prețul de vânzare unitar mediu pe piața Uniunii (EUR/unitate)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indice	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Costul de producție unitar (EUR/unitate)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indice	*100*	*104*	*114*	*124*

Sursă: Producătorii din Uniune incluși în eșantion

(1076) Prețurile medii de vânzare ale industriei din Uniune per unitate au crescut cu 38 %. Această evoluție a fost afectată de modificările paletei de modele vândute de producătorii din Uniune incluși în eșantion în cursul perioadei examinate, având în vedere în special faptul că piața Uniunii trece treptat de la vehicule ICE la BEV și au fost lansate și vândute noi modele pe parcursul perioadei examinate ([431]).

(1077) Costul de producție indicat mai sus este costul total de producție al BEV vândute, inclusiv componentele și materiile prime, alte costuri de fabricație și costurile de vânzare, cheltuielile administrative și alte costuri generale (VAG), inclusiv cheltuielile cu cercetarea și dezvoltarea (C&D).

(1078) Costul mediu unitar de producție al industriei din Uniune a crescut cu 24 %. Această evoluție a fost afectată și de schimbările intervenite în paleta de modele produse. În plus, costul unitar a fost determinat și de creșterea costului componentelor, în special al bateriilor, ca urmare a creșterii costurilor materiilor prime, inclusiv pentru cobalt, nichel și litiu. Costul altor componente a crescut, de asemenea, în special al celor afectate de criza energetică, cum ar fi oțelul și alte metale. Un factor care a avut un impact descendent asupra costurilor unitare a fost creșterea volumului producției și al vânzărilor, astfel cum se arată în tabelele 4 și 5, deoarece producătorii din Uniune au fost în măsură să repartizeze costurile fixe la un număr mai mare de BEV. Comisia a observat că industria BEV este o industrie cu utilizare intensivă a capitalului, cu costuri fixe mari și, prin urmare, un volum mare de producție duce la scăderi ale costului unitar de producție.

(1079) Producătorii din Uniune incluși în eșantion au stabilit prețurile pe piața Uniunii în funcție de prețurile practicate de principalii lor concurenți pentru modele similare. În general, producătorii din Uniune au stabilit un preț de listă pentru toate modelele sau pentru MSRP, care este prețul pe care un producător îl recomandă comercianților cu amănuntul să își vândă BEV. MSRP sunt revizuite periodic. Cu toate acestea, chiar și atunci când MSRP rămân fixe, prețul final pe care clientul îl plătește poate fluctua din cauza reducerilor oferite de vânzător consumatorului.

(1080) Piața BEV este o piață extrem de concurențială și care evoluează rapid. În plus, ea este foarte transparentă, deoarece toți vânzătorii de BEV fac publice MSRP. Datorită transparenței prețurilor, piața BEV este foarte sensibilă la prețuri. Prin urmare, creșterile prețurilor cauzate de creșterea costurilor conduc, de obicei, la o reducere a vânzărilor.

4.5.3.2. Costul cu forța de muncă

(1081) Costurile medii cu forța de muncă ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat după cum urmează:

Tabelul 8 –

Costurile medii cu forța de muncă per angajat

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Costurile medii cu forța de muncă pe angajat (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indice	*100*	*106*	*110*	*124*

Sursă: Producătorii din Uniune incluși în eșantion

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Costul mediu cu forța de muncă a crescut cu 24 % în cursul perioadei examinate. Această evoluție a reflectat creșterea salariilor și a altor costuri cu forța de muncă într-o perioadă de inflație mare, în special în 2022 și 2023.

4.5.3.3. Stocurile

(1083) Nivelurile stocurilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat după cum urmează:

Tabelul 9 –

Stocurile

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Stocuri finale (unități)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indice	*100*	*126*	*207*	*339*
Stocurile finale ca procent din producție	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indice	*100*	*74*	*97*	*114*

Sursă: Producătorii din Uniune incluși în eșantion

(1084) Investigația a arătat că industria din Uniune lucrează în principal pe bază de comenzi și, prin urmare, stocurile, ca procent din producție, au fost, în general, mici.

(1085) Stocurile finale ale producătorilor din Uniune incluși în eșantion au crescut cu 239 % în cursul perioadei examinate, reflectând creșterea producției în această perioadă. Stocurile finale ca procent din producție au crescut cu 14 % în cursul perioadei examinate. Această evoluție s-a datorat în principal creșterii numărului de modele oferite pe piață în perioada de investigație în comparație cu 2020.

4.5.3.4. Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile, randamentul investițiilor și capacitatea de a atrage capital

(1086) Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor producătorilor din Uniune incluși în eșantion au evoluat după cum urmează:

Tabelul 10 –

Profitabilitatea, fluxul de lichidități, investițiile și randamentul investițiilor

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Profitabilitatea vânzărilor în Uniune către clienți neafiliați (% din cifra de afaceri din vânzări)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indice	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Fluxul de lichidități (EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Indice	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Investiții (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indice	*100*	*97*	*88*	*100*
Randamentul investițiilor	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Indice	- 100	- 53	- 22	- 29

Sursă: Producătorii din Uniune incluși în eșantion

(1087) Comisia a stabilit profitabilitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion prin exprimarea profitului net înainte de impozitare realizat din vânzările produsului similar la clienți neafiliați din Uniune ca procent din cifra de afaceri generată de vânzările respective.

(1088) Industria din Uniune a înregistrat pierderi pe parcursul întregii perioade examinate, deși, în ansamblu, aceste pierderi au scăzut în cursul perioadei respective. Astfel cum se arată în tabelul 7, prețurile unitare ale industriei din Uniune au crescut în cursul perioadei examinate cu o rată mai mare decât creșterile costurilor sale unitare. Cauzele acestor evoluții sunt descrise în secțiunea 4.5.3.1. Între 2020 și 2022, industria din Uniune a reușit să își reducă pierderile, deoarece și-a mărit volumul vânzărilor pe piața Uniunii. În această perioadă, industria din Uniune și-a crescut producția și volumul vânzărilor și s-au obținut creșteri ale eficienței în ceea ce privește repartizarea costurilor fixe la un număr tot mai mare de unități produse. Deși această creștere a continuat în perioada de investigație, creșterea prețurilor materiilor prime și a volumului importurilor subvenționate la prețuri mici a însemnat că pierderile au crescut în comparație cu 2022, pentru a atinge nivelul de – 10,8 % la sfârșitul perioadei examinate.

(1089) Piața Uniunii s-a aflat într-o fază de tranziție progresivă pe parcursul perioadei examinate. Întrucât unii producători din Uniune au fabricat BEV și vehicule ICE pe aceleași linii de producție, astfel cum se explică în considerentul 1058, costurile de producție ale BEV au scăzut într-o anumită măsură, deoarece costurile fixe au fost împărțite între BEV și vehiculele ICE. Cu toate acestea, astfel cum se explică în considerentele 1222 și 1223, industria din Uniune trebuie să își reducă producția și vânzările de vehicule ICE în Uniune. Prin urmare, pentru a trece la o situație profitabilă și pentru a-și asigura viitorul, industria BEV din Uniune trebuie să își crească producția, vânzările și cota de piață a BEV și, prin urmare, să realizeze economii de scară și să continue să își reducă costurile unitare în raport cu nivelurile prețurilor practicate de ea.

(1090) Fluxul net de lichidități reprezintă capacitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion de a-și autofinanța activitățile. Fluxul net de lichidități a fost negativ pe parcursul perioadei examinate. Fluxul net de lichidități s-a deteriorat în cursul perioadei examinate din cauza creșterii cifrei de afaceri și a creșterii pierderilor în valoare absolută. Situația fluxului de lichidități descrisă mai sus a fost susținută de profiturile realizate de industria din Uniune din vehiculele ICE destinate pasagerilor. Cu toate acestea, astfel cum se explică în considerentele 1222 și 1223, producătorii din Uniune trebuie să își reducă vânzările de vehicule ICE și, prin urmare, profiturile pe care industria din Uniune le obține din vânzările de vehicule ICE vor scădea în viitor.

(1091) Investițiile în produsul în cauză au vizat în principal cheltuielile cu C&D, noi investiții în liniile de producție pentru producția de BEV, inclusiv producția și instalarea de baterii, precum și achiziționarea de unelte specifice pentru asamblarea BEV. Deși aceste investiții se referă numai la entitățile de producție incluse în eșantion, ele demonstrează investițiile masive necesare pentru a trece de la producție de vehicule ICE la producția de BEV. O parte importantă a noilor investiții este necesară înainte de vânzarea BEV. Au fost deja angajate investiții suplimentare, iar investițiile sunt în curs de desfășurare, pe măsură ce locurile de producție sunt treptat adaptate producției de BEV.

(1092) Investițiile întregii industrii din Uniune în tranziția către electrificare au fost estimate la aproximativ 170 miliarde EUR între 2022 și 2030 ([432]). Această cifră corespunde unei investiții medii de aproximativ 19 miliarde EUR în fiecare an al perioadei. Aceste investiții sunt planificate pentru toate tipurile de BEV. În particular, grupul Volkswagen investește aproximativ 20 miliarde EUR pentru a construi cel puțin șase fabrici de baterii în Europa în următorii ani. Grupul BMW intenționează să investească aproximativ 1 miliard EUR pentru dezvoltarea și producția de BEV la uzina sa din Steyr, Austria, începând din 2025. De asemenea, el investește aproximativ 400 milioane EUR pentru modernizarea fabricii sale din München, Germania, și construiește o nouă fabrică în Ungaria pentru a produce modelul său denumit *Neue Klasse EV* începând din 2025. Grupul Stellantis a investit într-o întreprindere comună împreună cu Mercedes-Benz și Total Energies, denumită ACC, pentru celule de baterii. Mercedes-Benz preconizează, de asemenea, să înființeze patru fabrici de baterii în UE în viitorul apropiat. Grupul Renault investește 10 miliarde EUR în electrificare până în 2025.

(1093) Randamentul investițiilor reprezintă profitul în procente din valoarea contabilă netă a investițiilor. El a evoluat în mod similar cu profitul, în sensul că era negativ pe parcursul întregii perioade. Pierderile de randament al investițiilor s-au redus în cursul perioadei examinate din motivele descrise în secțiunea 4.5.3.4. De asemenea, trebuie să se țină seama de faptul că producătorii din Uniune incluși în eșantion nu au început toate investițiile în BEV (și, prin urmare, nu au început să obțină un randament al investițiilor respective) în același an. Această clarificare a avut un impact și asupra tendinței randamentului investițiilor indicată în tabelul 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Capacitatea producătorilor din Uniune incluși în eșantion de a atrage capital trebuie privită în contextul în care producătorii din Uniune incluși în eșantion fac parte din grupuri industriale mari care au finanțat tranziția de la vehicule ICE la BEV. Cu toate acestea, în fiecare an al acestei tranziții inevitabile, a crescut amploarea pierderilor înregistrate și s-a redus capacitatea industriei de a atrage capital în viitor.

4.5.4. *Concluzie privind situația industriei*

(1095) Astfel cum se explică în considerentul 996, situația industriei din Uniune trebuie analizată în contextul tranziției pieței Uniunii de la vehicule ICE la BEV.

(1096) În acest context, consumul aparent la nivelul Uniunii a crescut în cursul perioadei examinate cu 200 %, iar consumul efectiv la nivelul Uniunii (bazat exclusiv pe înmatriculări) a crescut cu 182 % în cursul perioadei examinate. Aceste creșteri mari reflectă scenariul în care piața vehiculelor de pasageri din Uniune trece de la vehicule ICE la BEV.

(1097) În același timp, cantitățile importate din China au crescut masiv, de la aproximativ 21 000 de unități la peste 412 000 de unități (adică cu 1 800 % în cursul perioadei examinate), ceea ce reprezintă mult mai mult decât creșterea consumului. Acest fenomen se reflectă în cota de piață a importurilor din China, care a crescut, de asemenea, masiv de la 3,9 % în 2020 la 25 % în perioada de investigație. Creșteri similare sunt prezentate în ceea ce privește înmatriculările de BEV chinezești în urma importării din China.

(1098) Producția și vânzările industriei din Uniune au crescut cu 198 % și, respectiv, cu 150 %. Din nou, această creștere aparentă nu a fost în concordanță cu creșterea consumului, ceea ce înseamnă că industriei din Uniune i-a scăzut cota de piață de la 68,9 % în 2020 la 59,9 % în perioada de investigație.

(1099) Astfel cum s-a explicat, având în vedere tranziția pieței Uniunii, mai mulți indicatori au fost afectați de faptul că industria din Uniune și-a transformat treptat locurile de producție în sensul trecerii de la vehicule ICE la BEV. Această transformare a necesitat investiții mari și constante în C&D și costuri de transformare ale fabricilor, care au rămas aceleași pe parcursul perioadei examinate. Gradul de utilizare a capacității, profitabilitatea, randamentul investițiilor și productivitatea au înregistrat ușoare tendințe pozitive datorită tranziției de la vehicule ICE la BEV, dar ele au rămas negative sau destul de stabile în cursul perioadei examinate.

(1100) Profitabilitatea și randamentul investițiilor industriei din Uniune, în pofida faptului că au arătat tendințe de îmbunătățire, au rămas mici pe parcursul perioadei examinate. Aceste aspecte au indicat faptul că industria din Uniune nu a fost în măsură să își transfere integral costurile semnificative în contextul tranziției la clienții ei și că a fost împiedicată să stabilească prețurile pentru clienți la niveluri profitabile. Analiza de la secțiunea 4.5.3.1 demonstrează că prețurile industriei din Uniune au fost blocate de prețurile importurilor subvenționate. Subcotarea prețurilor importurilor subvenționate din China în cantități care erau în continuă creștere, chiar și pe o piață care era în expansiune rapidă, demonstrează că principalul concurent care efectua importuri era China.

(1101) În pofida unei creșteri a vânzărilor și a producției determinate de creșterea cererii ca urmare a tranziției de la vehicule ICE la BEV, în perioada de investigație, industria din Uniune era încă departe de a obține profit prin vânzarea de BEV. Situația din perioada de investigație a pierderilor de peste 10 % și a blocării continue a prețurilor a pus în pericol întreaga tranziție a industriei din Uniune de la vehicule ICE la BEV. Acest fapt a implicat investiții în valoare de multe miliarde de EUR și redistribuirea imensei forțe de muncă pe care o angajează, în timp ce piața Uniunii a fost de doar 14,5 % în tranziția de la vehicule ICE la BEV, astfel cum se arată în tabelul 1.

(1102) Indicatorii de mai sus arată că tranziția de la vehicule ICE la BEV a început să fie împiedicată către sfârșitul perioadei examinate și, în special, în cursul PI, când se pot observa cele mai mari volume de importuri din China și cea mai mare scădere a cotei de piață a industriei din Uniune. Această evoluție este demonstrat ă și de faptul că, în pofida tendințelor de îmbunătățire a anumitor indicatori în cursul perioadei examinate, majoritatea indicatorilor financiari erau încă negativi și chiar au început să se deterioreze în cursul perioadei de investigație, inclusiv profitabilitatea, randamentul investițiilor și fluxul de lichidități. În mod și mai relevant, cotele de piață au scăzut în mod constant pe parcursul perioadei examinate, atingând cel mai mic nivel la sfârșitul perioadei de investigație.

(1103) Pe baza celor de mai sus, Comisia a decis să examineze dacă evoluțiile viitoare probabile ale importurilor subvenționate din China ar periclita tranziția cu succes de la vehicule ICE la BEV, cauzând astfel un prejudiciu important industriei din Uniune.

5. RISCUL DE PREJUDICIU

5.1. Introducere

(1104) În conformitate cu articolul 8 alineatul (8) din regulamentul de bază, Comisia a examinat dacă este probabil ca o nouă creștere a importurilor subvenționate din China să aibă un impact negativ asupra situației industriei din Uniune și, prin urmare, să reprezinte un risc de generare a unui prejudiciu important pentru industria din Uniune.

(1105) În analiza riscului de generare a unui prejudiciu important pentru industria din Uniune, în conformitate cu articolul 8 alineatul (8) al doilea paragraf din regulamentul de bază, Comisia a luat în considerare factori precum:

— natura subvenției sau a subvențiilor respective și efectele comerciale pe care le pot determina;

— o rată de creștere semnificativă a importurilor subvenționate pe piața Uniunii indicând probabilitatea unei creșteri substanțiale a importurilor;

— o capacitate liber disponibilă suficientă a exportatorului sau o creștere iminentă și semnificativă a acestei capacități, ceea ce denotă probabilitatea unei creșteri substanțiale a exporturilor subvenționate către Uniune, ținându-se cont de existența altor piețe de export care pot absorbi orice exporturi suplimentare;

— dacă pe piață intră sau nu importuri la prețuri care pot determina scăderea substanțială a prețurilor sau pot împiedica în mod semnificativ creșterea prețurilor și care ar putea conduce probabil la o creștere a cererii de noi importuri; și

— nivelul stocurilor.

5.2. Natura subvenției sau a subvențiilor respective și efectele comerciale pe care le pot determina

(1106) În secțiunea 3.10, Comisia a concluzionat în mod provizoriu cu privire la existența unor subvenții care pot face obiectul unor măsuri compensatorii, în conformitate cu dispozițiile regulamentului de bază.

(1107) Subvențiile respective arată că importurile de produs în cauză beneficiază de sprijin guvernamental.

(1108) Se estimează că subcotarea semnificativă și blocarea prețurilor (împiedicând creșterile de prețuri care altfel ar fi avut loc) constatate în cursul perioadei de investigație vor afecta în viitorul apropiat și mai mult situația economică negativă a industriei din Uniune deja observată în cursul perioadei de investigație. Comportamentul agresiv în materie de prețuri al importurilor din China și pătrunderea substanțială pe piață sunt sprijinite de faptul că piața de BEV din Uniune este foarte sensibilă la prețuri și transparentă.

(1109) În plus, astfel cum se explică în secțiunea 3.2, măsurile GC de sprijinire a industriei sale naționale a BEV asigură faptul că exporturile de BEV rămân foarte competitive la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile industriei din Uniune, din cauza costurilor mai mici de obținere a finanțării, a bunurilor sau a factorilor de producție contra unei remunerații mai mici decât cea adecvată și a altor beneficii (spre deosebire de producătorii din Uniune care nu pot beneficia de un astfel de sprijin semnificativ).

(1110) Prin urmare, este previzibil că importurile subvenționate de produs în cauză, din cauza măsurilor de sprijin ale GC, vor continua să afecteze în mod negativ situația economică a industriei din Uniune.

5.3. Rată de creștere semnificativă a importurilor subvenționate pe piața Uniunii indicând probabilitatea unei creșteri substanțiale a importurilor

Rata de creștere a importurilor din China și cota lor de piață

(1111) Importurile totale de BEV din țara în cauză au crescut semnificativ, de la 21 243 de unități în 2020 la 412 425 de unități în perioada de investigație, astfel cum se arată în tabelul 2a și în tabelul 2b.

(1112) Cota de piață a importurilor din China a crescut, de asemenea, de la 3,9 % în 2020 la 25,0 % în perioada de investigație pe baza importurilor totale sau de la 3,5 % în 2020 la 22,8 % în perioada de investigație pe bază de înmatriculări, astfel cum se menționează în tabelul 2a și, respectiv, în tabelul 2b. Producătorii-exportatori chinezi au câștigat cotă de piață cu importuri la prețuri mici în detrimentul producătorilor din Uniune și al importurilor din țări terțe.

Măsuri care indică probabilitatea unei creșteri suplimentare substanțiale a importurilor

(1113) Astfel cum se arată mai sus în secțiunea 3.2, există dovezi că politicile GC vizează producția și, în special, exporturile de BEV.

(1114) Există o serie de elemente care arată că este probabil ca producătorii-exportatori chinezi să continue să exporte la rate ridicate. Mai precis, GC a pus în aplicare foarte recent o serie de măsuri pentru a viza piețele de export și pentru a crește și mai mult exporturile, având în vedere și supracapacitățile semnificative de pe piața internă chineză, astfel cum se explică în considerentele 1140-1143.

(1115) Astfel cum se explică în considerentul 1149, China a exportat la nivel mondial 1 471 136 de BEV în perioada de investigație, o creștere de 659 % în comparație cu 2020. NEV (BEV și PHEV) sunt foarte importante pentru economia chineză. Astfel, în mesajul său de Anul Nou pentru 2024, președintele Chinei a declarat că NEV sunt „*o nouă mărturie a măiestriei producătorilor chinezi*” ([433]). Cu toate acestea, producătorii chinezi de BEV nu se limitează doar la piața lor internă. În fapt, GC încurajează producătorii chinezi de BEV să exploreze piețe din străinătate și îi sprijină în multe moduri pentru a-și extinde vânzările la export, inclusiv prin dezvoltarea unor sisteme solide de consultanță juridică, testare și certificare. În acest sens, planul pentru perioada 2021 – 2035 stabilește cinci sarcini strategice pentru industria NEV din China pentru următorii 15 ani: (1) îmbunătățirea capacității de inovare tehnologică; (2) construirea unui ecosistem industrial NEV; (3) promovarea integrării și dezvoltării industriale; (4) construirea unui sistem solid de infrastructură; și (5) sporirea deschiderii și aprofundarea cooperării internaționale. În ceea ce privește cooperarea internațională, întreprinderile autohtone sunt încurajate să elaboreze planuri strategice de dezvoltare internațională, să exploateze piețele externe și să înființeze depozite și platforme de servicii post-vânzare în străinătate. Planul pentru perioada 2021-2035 a subliniat, de asemenea, că trebuie consolidate serviciile de sprijin pentru cooperarea internațională, cum ar fi conformitatea întreprinderilor și serviciile de consultanță juridică și de testare și certificare. În plus, planul pentru perioada 2021-2035 îndeamnă, în plus, autoritățile chineze să participe în mod proactiv la elaborarea normelor și standardelor internaționale relevante ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits

([434]) *International Council on Clean Transportation* (ICCT) (Consiliul Internațional pentru transport curat), *Planul de dezvoltare industrială al Chinei vizând autovehiculele alimentate cu tipuri noi de energie pentru perioada 2021 – 2035*, actualizare a politicii în domeniu, iunie 2021, document disponibil la adresa: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) În plus, la 18 februarie 2024, orașul chinez Shenzhen a lansat un plan de stimulare a exporturilor de automobile ([435]). ([436]). Acest plan cuprinde 24 de măsuri, inclusiv sprijin pentru construcția de fabrici și deschiderea de noi rute maritime. Funcționarii locali au declarat că vor introduce servicii de sprijinire a exportatorilor de automobile, inclusiv îmbunătățirea asigurării la export, accelerarea rambursărilor de taxe și încurajarea băncilor chineze să ofere finanțare cumpărătorilor de automobile din străinătate. Planul a solicitat, de asemenea, exportatorilor să achiziționeze mai multe nave care transportă automobile pentru a crea o flotă chinezească de nave de tip ro-ro, astfel cum se menționează în considerentul 1117.

(1117) Interesul producătorilor chinezi de a exporta BEV poate fi observat și din faptul că producătorii chinezi de BEV comandă fabricarea unui număr mare de nave de tip „*roll-on/roll-off*” („ro-ro”) care sunt concepute special pentru a transporta vehicule în străinătate ([437]). ([438]). S-a raportat că șantierele navale chineze ar putea livra peste 200 de nave de tip ro-ro între 2023 și 2026. Acest număr echivalează cu dublul numărului de nave de tip ro-ro livrate în perioada 2015 – 2022 ([439]). ([440]). În plus, BYD părea să fi comandat șase nave de tip ro-ro (cu opțiune pentru încă două). Se preconizează că navele vor avea o capacitate de aproximativ 7 700 CEU (*car equivalent unit* – unitate echivalentă cu un autoturism) fiecare. BYD a primit deja prima navă, denumită „*BYD Explorer No. 1*” ([441]). ([442]). ([443]) care este deja utilizată pentru a transporta BEV către Uniune ([444]). De asemenea, alți producători chinezi de automobile, precum SAIC, Cherry Automobile ([445]), au comandat pentru ei mai multe nave de tip ro-ro ([446]). ([447]). În plus, producătorul de autovehicule Chery, deținut de stat, colaborează cu Șantierul naval Wuhu pentru a redezvolta un șantier naval vechi într-o bază de construcții de nave transportatoare de automobile, pe coasta provinciei Shandong, destinată exportului de BEV ([448]). ([449]).

(1118) Măsurile de mai sus, combinate cu planurile iminente de extindere a producătorilor chinezi în principalele țări ale UE, astfel cum se descrie în considerentele 1126 și 1127, precum și cu capacitățile neutilizate semnificative din China, astfel cum se arată în considerentele 1140-1143, arată că China va continua să vizeze în mod agresiv piețele de export, indicând probabilitatea unei creșteri substanțiale a importurilor în Uniune în viitor.

Atractivitatea și vizarea pieței Uniunii

(1119) Printre piețele de export vizate de China, piața Uniunii a fost principala destinație de export pentru producătorii-exportatori chinezi, reprezentând 33,1 % din totalul exporturilor chineze de BEV din cauza faptului că piața Uniunii este regiunea cea mai atractivă pentru producătorii-exportatori chinezi, având în vedere dimensiunea ei, accesul facil, nivelurile prețurilor și evoluția clară către vehicule electrice, astfel cum se explică în următoarele considerente 1120-1123.

(1120) În ceea ce privește dimensiunea pieței Uniunii, în 2023 au fost înmatriculate 1 538 621 de BEV pe piața Uniunii, reprezentând 14,6 % din totalul autoturismelor înmatriculate ([450]). În schimb, tabelul de mai jos prezintă dimensiunea pieței BEV din alte țări principale și proporția de BEV din totalul autoturismelor înmatriculate.

([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

Tabelul 11 –

Piața BEV în țări terțe

Țară	Piața BEV 2023	% din totalul autoturismelor înmatriculate
SUA	1 118 286	7,2 %
UK	314 684	16,5 %
Coreea de Sud	156 767	9,0 %
Norvegia	104 589	82,4 %
Australia	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Turcia	64 515	6,7 %
Elveția	52 728	20,9 %
Japonia	43 991	1,7 %
Brazilia	19 309	0,9 %
Indonezia	17 062	2,2 %

Sursă: PwC - Strategy&, „Electric Vehicle Sales Review Q4-2023" (Evaluarea vânzărilor de vehicule electrice în T4-2023) ([451])

(1121) În ceea ce privește accesul pe piața Uniunii, taxa vamală a UE (taxa pe baza clauzei națiunii celei mai favorizate – taxa CNF) este de 10 %. În schimb, orice alte piețe relevante sunt supuse unor bariere mari la import pentru importurile de BEV din China. În special, piața SUA, deși este mai mică decât piața Uniunii, are totuși o dimensiune substanțială, de peste 1 milion de BEV înmatriculate în 2023, și este în prezent protejată de o taxă totală de 27,5 % (taxă MFN de 2,5 % și „taxă în baza secțiunii 301" de 25 % ([452])) aplicabilă importurilor de BEV din China, cu propuneri publicate în mai 2024 de creștere a taxei în baza secțiunii 301 la 100 % începând cu august 2024 ([453]). În plus, Turcia a introdus o rată tarifară suplimentară de 40 % la importurile de EV din China ([454]), în plus față de taxa MFN de 10 %, în timp ce India are o taxă la import de 70 % pentru vehiculele electrice cu preț mai mic sau egal cu 40 000 USD ([455]) și de 100 % pentru cele cu un preț de peste 40 000 USD ([456]). În ianuarie 2024, Brazilia a reintrodus o taxă de 10 % pe importurile de BEV, care va crește la 18 % în iulie 2024 și la 35 % până în iulie 2026 ([457]). Acest context lasă piața Uniunii în poziția de singură piață mare, bogată și matură a autovehiculelor, care este deschisă importurilor din China.

([451]) //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]) //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]) //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, //ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.

([454]) //www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/

([455]) //www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/

([456]) //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]) //www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/

(1122) În termeni de prețuri, în ceea ce privește aceleași tipuri de produse, prețurile BEV de pe piața Uniunii sunt semnificativ mai mari decât prețurile BEV de pe piața chineză și, prin urmare, oferă producătorilor-exportatori chinezi posibilitatea de a realiza profituri mai mari. De exemplu, începând din martie 2024, unul dintre cele mai vândute automobile chinezești, BYD Atto 3, avea un preț inițial de vânzare cu amănuntul în China de 15 358 EUR (119 800 CNY), în timp ce în Germania, care este principala sa piață europeană de export, prețul inițial cu amănuntul a fost de peste două ori mai mare, de 31 924 EUR (37 990 EUR cu TVA ([458])) ([459]). În mod similar, tot din martie 2024, noul Polestar 4 produs de Geely a fost oferită în China cu un preț de pornire de 38 331 EUR (299 000 CNY) înainte de reduceri, în timp ce în Germania el avea un preț de pornire de 53 109 EUR (63 200 EUR cu TVA) ([460]). În plus, prețurile din China sunt în scădere, după cum arată exemplele recente, prețul unui model 3 Tesla în China fiind mai mic cu peste 4 500 USD începând cu luna ianuarie, iar NIO și-a redus prețurile cu 4 200 USD în iunie ([461]). În martie 2024, BYD a redus, de asemenea, prețul celui mai ieftin model, Seagull, cu 5 %. În 2023, BYD a redus prețul Yuan Plus (cel mai vândut automobil al său, cunoscut sub numele de Atto 3 în Uniune) cu 12 % pe piața chineză ([462]). Această scădere a prețurilor în China oferă societăților un stimulent suplimentar pentru ca acestea să își sporească exporturile și să pătrundă tot mai mult pe noi piețe cu niveluri mai mari ale prețurilor, cum ar fi piața Uniunii.

(1123) În ceea ce privește foaia de parcurs clară pentru BEV în Uniune, spre deosebire de piețele din alte țări terțe, UE a stabilit un obiectiv foarte înalt pentru numărul de înmatriculări de BEV. Astfel, până în 2035, 100 % din automobilele nou înmatriculate în Uniune (peste 9 milioane de automobile) ar trebui să fie vehicule cu emisii zero, în special BEV, în timp ce în SUA obiectivul este stabilit la doar 50 %.

(1124) Astfel cum se explică în considerentele 1141 și 1142, China are deja o supracapacitate pentru NEV (BEV și PHEV), care va fi utilizată în mare măsură pentru exporturi pe piața Uniunii, pe baza atractivității sale în comparație cu piețele altor țări terțe.

(1125) În plus, în cursul investigației, cel puțin 14 producători-exportatori chinezi au fost prezenți pe piața Uniunii, cum ar fi Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (cu mărcile Dongfeng și Voyah), Geely ([463]) (cu mărcile Polestar, Zeeker și Lotus), Great Wall Motors (cu marca Ora), Hongqi, JAC (cu mărcile JAC și DR), SAIC (cu mărcile MG și Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell și Zhidou ([464]). Cota de piață a acestor producători-exportatori chinezi a crescut în ansamblu de la 1,9 % în 2020 la 7,3 % în perioada de investigație, astfel cum se explică în tabelul 12.

(1126) După perioada investigației, un număr mare de producători-exportatori chinezi au anunțat că intenționează să lanseze mai multe modele noi de BEV pe piața Uniunii, precum și să își extindă prezența pe piața Uniunii prin intrarea pe piața mai multor state membre ale UE în viitorul apropiat. Aceste anunțuri indică în mod clar interesul producătorilor-exportatori chinezi pentru piața Uniunii. De exemplu ([465]), Xpeng Inc, care este deja prezentă în Țările de Jos, intenționează să intre pe piețele germană și franceză în 2024 ([466]). Marca de lux Voyah a lui Dongfeng, care este deja prezentă în Finlanda, intenționează să intre pe piețele spaniolă și portugheză în 2024 și, posibil, pe piețele germană, franceză și italiană ([467]). Great Wall Motor intenționează să își extindă prezența în Uniune în alte șapte țări, pe lângă Germania, cum ar fi Italia, Spania, Portugalia, Țările de Jos, Belgia, Luxemburg și Austria ([468]). Zeekr, marca premium a lui Geely, a început să vândă modelul Zeekr 001 în Țările de Jos începând cu sfârșitul anului 2023 ([469]).

([458]) Taxa pe valoarea adăugată.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ și https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ și 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]) Marca Volvo a Geely nu a fost importată din China în cursul perioadei examinate.
([464]) Lista nu este exhaustivă.
([465]) Lista de exemple nu este exhaustivă.
([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) În plus, BYD a lansat cel de-al șaselea model de BEV pe piața Uniunii, Seal U, în plus față de Atto 3, Dolphin, Seal, Han și Tang ([470]). MG intenționează, de asemenea, să lanseze modelul IM L6 în Uniune în 2025 ([471]). NIO intenționează să lanseze în Europa, în 2025, un model de submarcă mai ieftin, denumit Firefly ([472]). Marca HiPhi a producătorului de vehicule electrice premium din China, Human Horizons, a anunțat prețul european al modelelor sale și a început să accepte precomenzi în 2023, cu prețuri de peste 100 000 EUR în Germania ([473]). În plus, BYD a declarat că intenționează să își mărească în mod semnificativ cota de piață pe piața Uniunii de la 1,1 % în prezent la 5 % până în 2025 ([474]).

(1128) În plus, *Transport & Environment* ([475]) estimează că cota de piață a mărcilor chineze și a mărcilor europene achiziționate de societățile chineze va atinge o cotă de piață de 11 % în 2024, de 14 % în 2025 și de 20 % până în 2027 ([476]).

(1129) În concluzie, având în vedere politica GC de a încuraja producătorii chinezi să exporte BEV, atractivitatea mare a pieței Uniunii, supracapacitatea masivă din China și capacitățile neutilizate semnificativ mari, precum și faptul că volumul importurilor de BEV din RPC a crescut semnificativ din 2020, indică probabilitatea ca astfel de importuri să continue să crească în mod semnificativ în viitorul foarte apropiat și în anii următori. Această creștere va proveni în principal de la mărcile chinezești autohtone și de la mărcile europene achiziționate de societăți chineze în detrimentul industriei din Uniune, care probabil va continua să piardă din cota sa de piață.

Evoluția probabilă a cotelor de piață ale importurilor din China pe piața Uniunii

(1130) CCCME a susținut că, pentru a evalua volumul importurilor de BEV din China și probabilitatea ca astfel de importuri să crească în viitor, trebuie evaluate toate importurile de BEV din China și, în special, autoimporturile industriei de BEV din Uniune.

(1131) Toate importurile subvenționate de BEV originare din China fac obiectul prezentei investigații, indiferent de situația deținerii în proprietate a unei anumite societăți. Ca răspuns la afirmație, Comisia a defalcat toate importurile din China în importuri provenite de la exportatori chinezi afiliați la OEM destinate vehiculelor ICE din Uniune (Renault, BMW și Mercedes-Benz) care se află într-o etapă de tranziție către producția de BEV pe piața Uniunii, importuri provenite de la Tesla și importuri provenite de la toate celelalte surse din China, cum ar fi mărcile europene achiziționate în trecut de societăți chineze (Polestar și MG), OEM chinezi destinate vehiculelor ICE (BYD, Chery, Dongfeng etc.) și întreprinderile nou-înființate din China (NIO, Xpeng etc.).

(1132) Cota de piață a importurilor producătorilor-exportatori chinezi afiliați industriei din Uniune și a tuturor celorlalte importuri din China, pe bază de înmatriculări, a evoluat după cum urmează:

Tabelul 12a –

Defalcarea cotei de piață a importurilor din China

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Cota de piață a importurilor provenite de la producători-exportatori chinezi afiliați OEM din Uniune destinate vehiculelor ICE care trec la producția de BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7-5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8-10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_-medium=Bibblio-footer-1
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe
([475]) Grup de experți care militează pentru un transport curat și sustenabil pentru toți.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Cota de piață a tuturor celorlalte importuri din China	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Nici AEM, nici S&P Global Mobility nu raportează originea BEV. Prin urmare, pentru a diferenția volumul de BEV corespunzător modelelor grupului Tesla importate din China de cele produse în Uniune, Comisia a utilizat răspunsul exportatorilor la chestionar transmis de Tesla pentru cererea sa de examinare individuală, astfel cum se explică în considerentul 183. În plus, datele respective pentru perioada de investigație nu sunt disponibile publicului și, prin urmare, Comisia a prezentat informațiile privind cota de piață a Tesla sub formă de intervale. Pentru a proteja confidențialitatea datelor pentru Tesla, Comisia a trebuit să raporteze datele respective pentru importurile producătorilor-exportatori chinezi afiliați OEM destinate vehiculelor ICE din Uniune care trec la producția de BEV tot ca intervale, deoarece, în caz contrar, datele Tesla ar putea fi calculate prin deducere. Comisia va furniza datele exacte în regulamentul definitiv de îndată ce datele necesare vor fi puse la dispoziția publicului.

Sursă: AEM și S&P Global Mobility

(1133) Tabelul de mai sus arată că, din totalul importurilor din China, cota de piață a importurilor OEM din Uniune destinate vehiculelor ICE care trec la producția de BEV, în timp ce a crescut între 2020 și 2021, a rămas relativ stabilă din 2021 și din perioada de investigație, situându-se la [4,7-5,7] % în cursul perioadei de investigație și, prin urmare, este sub cota de piață a tuturor celorlalte importuri din China, care a crescut de la 1,9 % în 2020 la 7,3 % în perioada de investigație.

(1134) În plus, Comisia a stabilit trimestrial importurile din China în cursul perioadei de investigație, care sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 12b –

Defalcarea cotei de piață a importurilor din China

	Perioada de investigație			
	Octombrie – Decembrie 2022	Ianuarie – Martie 2023	Aprilie – Iunie 2023	Iulie – Septembrie 2023
Cota de piață a importurilor provenite de la producători-exportatori chinezi afiliați OEM din Uniune destinate vehiculelor ICE care trec la producția de BEV	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Cota de piață a tuturor celorlalte importuri din China	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Sursă: S&P Global Mobility

(1135) Tabelul de mai sus arată că, trimestrial, cota de piață a tuturor celorlalte importuri din China a crescut în trei dintre cele patru trimestre în cursul perioadei de investigație, de la 6,8 % în primul trimestru la 8,8 % în al patrulea trimestru, și a depășit cota de piață a importurilor efectuate de OEM destinate vehiculelor ICE din Uniune care trec la producția de BEV, care s-a ridicat la [5,6-6,8] % în cursul perioadei de investigație.

(1136) Spre deosebire de numărul mare de anunțuri făcute de producătorii-exportatori chinezi, astfel cum se explică în considerentele 1126 și 1127, OEM destinate vehiculelor ICE din Uniune care trec la producția de BEV nu au anunțat niciun plan major de a importa BEV din China. Majoritatea acestora au un model sau o marcă de BEV care se importă din China în volume semnificativ mai mici în comparație cu producția lor din Uniune. De exemplu, BMW a anunțat că modelul său iX3 BEV, care a fost importat din China în cursul perioadei examinate,

va înceta să mai fie importat din China începând cu 2025 ([477]). Grupul BMW intenționează să importe din China marca MINI Cooper ([478]), grupul Mercedes-Benz marca Smart, grupul Volkswagen marca Cupra, iar grupul Renault modelul Dacia Spring. Cota de piață a acestor importuri a fost relativ stabilă începând cu 2021 și nu se estimează că va exista o creștere semnificativă pe termen foarte scurt și în viitorul apropiat.

(1137) În plus, nu se estimează nici că importurile de Tesla din China vor crește semnificativ, deoarece capacitatea de producție neutilizată a Tesla este foarte mică spre nulă. Potrivit informațiilor publice, Tesla intenționează să își crească capacitatea de producție în China. Cu toate acestea, se pare că Tesla nu a primit încă aprobările reglementare necesare și nu este clar dacă le va primi ([479]).

(1138) Prin urmare, cele de mai sus arată că este probabil să existe o creștere a cotelor de piață în principal ale mărcilor chineze în viitorul apropiat. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

5.4. **Capacitate suficientă liber disponibilă și capacitate de absorbție a piețelor țărilor terțe**

(1139) GC nu a furnizat o listă a producătorilor de BEV din China. Prin urmare, Comisia a trebuit să recurgă la informații disponibile public în această privință. Rezultă că, potrivit Bloomberg, în 2023 existau în China aproximativ 100 de producători chinezi de automobile electrice, în scădere față de aproximativ 500 în 2019 ([480]).

(a) *Capacitatea și capacitatea neutilizată din China*

(1140) Astfel cum se explică în considerentul 49, 21 grupuri de producători-exportatori chinezi s-au manifestat în cadrul investigației prin transmiterea unui răspuns privind eșantionarea. Pe baza acestor răspunsuri, astfel cum se arată în tabelul 13, în perioada examinată, acești producători-exportatori chinezi au avut o capacitate și o capacitate neutilizată în creștere. În cursul perioadei de investigație, capacitatea lor neutilizată a atins aproape 2,3 milioane de BEV, o cifră de 1,5 ori mai mare decât consumul real total de BEV în Uniune în cursul aceleiași perioade, care este de 1 519 082 de unități, astfel cum se arată în tabelul 1.

Tabelul 13 –

Producția și capacitatea producătorilor-exportatori chinezi cooperanți

Unități	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Producție	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indice	*100*	*320*	*650*	*792*
Capacitate	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indice	*100*	*145*	*227*	*288*
Capacitate neutilizată	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indice	*100*	*92*	*100*	*137*
Rata de utilizare a capacității	23 %	51 %	66 %	64 %
Indice	*100*	*221*	*286*	*275*

Sursă: Răspunsurile la eșantionare ale producătorilor-exportatori chinezi

([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) Cu toate acestea, datele privind producția, capacitatea și capacitatea neutilizată bazate pe producătorii-exportatori cooperanți sunt incomplete. Informațiile publicate de Asociația producătorilor de automobile din China (*China Association of Automobile Manufacturers* – CAAM) arată că producția totală de BEV din China a fost de 5,8 milioane de unități, astfel cum se menționează în considerentul 1144. Prin urmare, presupunând că producătorii chinezi de BEV care nu s-au manifestat în cadrul investigației au avut aceeași rată de utilizare a capacității ca producătorii-exportatori chinezi care s-au manifestat, în China a existat o capacitate totală de 9,18 milioane de unități și o capacitate neutilizată de 3,34 milioane de BEV, ceea ce reprezintă de 2,2 ori mai mult decât consumul de BEV în Uniune în perioada de investigației.

(1142) În plus, întrucât pe aceleași linii de producție un producător de automobile poate produce atât automobile ICE, cât și BEV, Comisia a analizat, în plus, capacitatea totală de producție de autoturisme din China, pe baza informațiilor disponibile public. Rezultă că într-un articol publicat de *China Daily* se menționează că, în conformitate cu *China Passenger Car Association* (Asociația autoturismelor din China), capacitatea de producție din China pentru autoturismele NEV și ICE era de 40,89 milioane de unități în 2021 ([481]). În plus, agenția de presă Reuters a menționat într-un articol că, potrivit Asociației autoturismelor din China, capacitatea totală de producție de autoturisme (automobile NEV și ICE) era de 43 milioane la sfârșitul anului 2022, cu o rată de utilizare a fabricilor de 54,5 % ([482]). Prin urmare, capacitatea neutilizată pentru vehiculele de pasageri în China a fost de 23,4 milioane de unități. Această capacitate neutilizată poate fi utilizată pentru fabricarea de BEV pentru piața Uniunii.

(1143) În plus, s-a raportat, în plus, că GC este conștient de supracapacitatea pentru vehiculele de pasageri și au pus în aplicare un regim mai strict de acordare a licențelor pentru aprobările reglementare care au un impact asupra societăților în ceea ce privește stabilirea de noi facilități de producție de vehicule electrice în China ([483]). Cu toate acestea, noi producători de BEV continuă să se înființeze în China, cum ar fi producătorul chinez de produse electronice inteligente de larg consum, Xiaomi ([484]).

(b) *Producția din China*

(1144) Conform CAAM ([485]), producția de BEV din China a crescut semnificativ. Astfel, după cum se arată în tabelul 14, în perioada de investigație au fost produse 5 836 000 de BEV în China, ceea ce reprezintă o creștere de 489 % față de 2020, când au fost produse 991 000 de BEV.

Tabelul 14

–Producția totală de BEV în China

Unități	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Producția de BEV în China	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indice	*100*	*279*	*518*	*589*

Sursă: CAAM

(c) *Cererea din China*

(1145) În 2023, vânzările totale de autoturisme în China au fost de 26,06 milioane de unități ([486]). Pentru 2024, se preconizează că vânzările de vehicule pentru pasageri vor crește cu 3,1 %, ajungând la 26,8 milioane de unități în comparație cu 2023 ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

(1146) În 2023, vânzările totale de vehicule electrice noi în China (BEV și PHEV) pentru pasageri au fost de 9,49 milioane ([488]). În 2024, se estimează că vânzările de vehicule electrice noi vor crește cu 20 % față de 2023 ([489]), ajungând astfel la 11,4 milioane de unități.

(1147) Vânzările de BEV (înmatriculări) s-au situat la peste 5 milioane în perioada de investigație, astfel cum se redă în tabelul de mai jos. În plus, pe baza CAAM, aproximativ 87 % dintre BEV produse au fost vândute și înmatriculate în China.

Tabelul 15 –

Cererea totală din China

Unități	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Înmatriculările de BEV în China	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indice	*100*	*294*	*467*	*547*

Sursă: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles și InsideEVs, „China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023" (Vânzările de automobile plug-in din China au atins un nou record de 8 milioane de unități în 2023)* ([490])

(1148) O creștere cu 20 % în 2024 a pieței de BEV din China s-a tradus prin cifra de 6,1 milioane de BEV, în comparație cu o capacitate de peste 9 milioane de BEV. Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că piața internă din China nu ar fi în măsură să absoarbă marea sa capacitate neutilizată.

(d) *Exporturile din China și disponibilitatea altor piețe de export*

(1149) Pe baza statisticilor vamale oficiale ale autorităților chineze, în perioada de investigație China a exportat 1 471 136 de BEV (ceea ce corespunde unei creșteri de 659 % față de 2020), dintre care 486 550 de BEV au fost exportate în Uniune, ceea ce reprezintă o creștere de 1 343 % față de 2020.

Tabelul 16 –

Exporturile de BEV din China

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Totalul exporturilor chineze	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indice	*100*	*258*	*487*	*759*
Exporturile chineze în Uniune	33 731	171 822	328 391	486 550
Indice	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% din exporturile chineze în Uniune față de totalul exporturilor	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Sursă: *GTA*

(1150) Tabelul de mai sus arată că piața Uniunii este principala destinație de export pentru producătorii-exportatori chinezi, reprezentând 33,1 % din totalul exporturilor chineze de BEV. Alte destinații sunt Regatul Unit (10 % din totalul exporturilor chineze), Thailanda (9 % din totalul exporturilor chineze), Filipine (7 % din totalul exporturilor chineze) și Australia (6 % din totalul exporturilor chineze).

([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) Proporția BEV exportate în Uniune din totalul exporturilor chineze a crescut de la 17,4 % în 2020 la 33,1 % în perioada de investigație. Deși exporturile totale de BEV din China au crescut de peste 6 ori în cursul perioadei examinate, exporturile în Uniune au crescut cu un ritm mult mai accelerat, și anume de peste 10 ori în cursul aceleiași perioade.

(1152) În plus, astfel cum se arată în considerentul 1120 și în tabelul 11, piețele din SUA și din Uniune sunt cele mai mari piețe pentru autoturisme după China, în timp ce piața din SUA este protejată de importurile de BEV din China prin taxe de import mari, astfel cum se explică în considerentul 1121. Alte piețe, cum ar fi Regatul Unit, Japonia și Coreea, sunt piețe relativ mici în comparație cu piața Uniunii, astfel cum se arată în tabelul 11 și, prin urmare, capacitatea de absorbție a acestor piețe din țări terțe este limitată. În cele din urmă, în piețele altor țări terțe, cum ar fi SUA și Turcia, sunt instituite bariere în calea comerțului împotriva importurilor de BEV din China, astfel cum se explică în considerentul 1121.

(e) *Concluzie*

(1153) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat că părți semnificative ale capacității excedentare existente de producție de BEV vor continua să fie direcționate către piața Uniunii în următoarele luni și în următorii ani. Supracapacitățile actuale și capacitatea insuficientă de absorbție a piețelor țărilor terțe sau a pieței interne din China indică probabilitatea unei creșteri suplimentare substanțiale a exporturilor subvenționate din China către Uniune.

5.5. **Nivelul prețurilor aferente importurilor subvenționate**

(1154) BEV din China care au sosit pe piața Uniunii în cursul perioadei de investigație au fost importate la prețuri substanțial mai mici decât prețurile practicate de industria din Uniune. Astfel cum se explică în considerentul 1029, Comisia a stabilit marje de subcotare medii ponderate pentru perioada de investigație de 12,7 % pe baza unui tip pentru analiza de tip la același nivel comercial. În plus, astfel cum se explică în considerentul 1033, prețul de vânzare al producătorilor-exportatori chinezi incluși în eșantion a fost cu 30 % mai mic decât costul de producție mediu ponderat al industriei din Uniune.

(1155) Având în vedere natura pieței Uniunii, care este foarte transparentă și sensibilă la prețuri, este probabil că nivelul prețurilor importurilor subvenționate, în condiții de volume tot mai mari, va fi și mai răspândit pe piața Uniunii și va continua să exercite o presiune considerabilă asupra prețurilor practicate de producătorii din Uniune într-un moment în care industria din Uniune este deosebit de vulnerabilă, deoarece piața trece de la producția de vehicule ICE la BEV.

(1156) În plus, Comisia a stabilit existența unei blocări a prețurilor. Într-adevăr, industria din Uniune a vândut sub costul de producție în cursul perioadei examinate. Din cauza presiunii semnificative asupra prețurilor cauzată de importurile subvenționate la prețuri mici provenite din RPC, industria din Uniune a fost împiedicată să își crească prețurile de vânzare pentru a obține o situație profitabilă, ceea ce a condus la pierderi.

5.6. **Nivelul stocurilor**

(1157) Nivelul stocurilor producătorilor-exportatori chinezi incluși în eșantion este descris în detaliu în considerentul 1017, unde se arată că, la sfârșitul perioadei de investigație, producătorii-exportatori chinezi dispuneau de stocuri semnificative de BEV în Uniune [4,3 % din consumul de pe piața Uniunii (înmatriculări) în perioada de investigație sau aproximativ 19 % din numărul de înmatriculări în urma importului din China]. Astfel de cantități mari de BEV ușor accesibile sunt în mod clar destinate în principal vânzării pe piața Uniunii.

(1158) În plus, în presă au fost semnalate situații de congestionare a BEV importate din China și depozitate în porturile Uniunii, din cauza dificultăților logistice legate de continuarea transportului ([491]). În plus, în mai 2024 au fost raportate în porturile belgiene stocuri semnificative de BEV provenite din China aparținând societăților SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda și Hongqi (130 000 de BEV) ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. și Li, G., „European ports turned into «car parks» as vehicle imports pile up" (Porturile europene s-au transformat în „parcări de autovehicule" în contextul unor importuri de vehicule în continuă creștere), *Financial Times*, 9 aprilie 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) Disponibilitatea acestor stocuri subliniază caracterul iminent al riscului de producere a unui prejudiciu în dauna producătorilor din Uniune.

5.7. **Caracterul previzibil și iminent al modificării circumstanțelor**

(1160) Articolul 8 alineatul (8) din regulamentul de bază prevede că „[...] Modificarea circumstanțelor care ar crea o situație în care subvenția ar cauza un prejudiciu trebuie să fi fost previzibilă în mod clar și iminentă."

(1161) Toți factorii de mai sus au fost analizați și verificați pentru perioada de investigație.

(1162) În cursul perioadei examinate, volumul importurilor din China a crescut exponențial, de peste cinci ori în comparație cu începutul perioadei examinate. Respectivele importuri au exercitat o presiune semnificativă asupra prețurilor, demonstrată de subcotarea și de blocarea prețurilor constatate. În contextul unui consum în plină expansiune, industria din Uniune a pierdut în mod constant cote de piață pe parcursul perioadei examinate, în detrimentul importurilor subvenționate din China, atingând cel mai scăzut nivel în cursul perioadei de investigație. Prin urmare, tranziția progresivă de la ICE la BEV a început să fie împiedicată, în special în cursul perioadei de investigație. Profitabilitatea, randamentul investițiilor și fluxul de lichidități s-au deteriorat în perioada de investigație.

(1163) Dacă această tendință continuă, industria din Uniune nu va fi în măsură să își crească producția de BEV, fapt necesar în contextul tranziției pieței Uniunii de la vehicule ICE la BEV, iar situația ei va fi transformată imediat într-o situație de prejudiciere importantă. În plus, astfel cum se explică în considerentele 1126 și 1127, capacitatea neutilizată din China pentru producție de BEV este de cel puțin 2,2 ori mai mare decât consumul din Uniune, ea neputând fi absorbită de cererea internă din China astfel cum se explică în considerentul 1148 sau de alte piețe de export importante pentru China, având în vedere barierele mari la pătrundere pe piață și amploarea acestora, astfel cum se explică în considerentele 1120 și 1121. În plus, dovezile indică faptul că producătorii-exportatori chinezi intenționează să își sporească și mai mult prezența pe piață în principalele țări ale UE în viitorul foarte apropiat, inclusiv prin introducerea pe piață a unor noi modele. În cele din urmă, politica GC încurajează creșterea suplimentară iminentă a exporturilor.

(1164) Faptele și elementele de mai sus arată că importurile subvenționate vor crește și mai mult și, în consecință, este foarte probabil ca prejudiciul pentru industria din Uniune să se materializeze în mod iminent.

5.8. **Afirmațiile părților**

(1165) Societatea 24 a susținut că mai mulți producători din Uniune vor lansa modele BEV mai accesibile ca preț în următorii ani și, prin urmare, o prezență mai semnificativă a producătorilor din Uniune în segmentele cu prețuri mai mici va exercita o presiune descendentă asupra oricărei creșteri potențiale a cotei de piață a producătorilor chinezi. În plus, societatea 24 a susținut că producătorii din Uniune vor fi sprijiniți în acest proces de avantajul competitiv tradițional pe care industria l-a construit de-a lungul mai multor decenii de concurență de succes în Uniune și pe piața mondială a autovehiculelor de pasageri. Societatea 24 a afirmat, în plus, că industria autovehiculelor de pasageri a fost puternic influențată de factori precum marca și loialitatea, precum și de valoarea de revânzare, și că acești factori au fost de mult timp obstacole importante pentru intrarea producătorilor chinezi pe piața Uniunii și vor continua să fie și în viitor. Societatea 24 a mai argumentat că, spre deosebire de producătorii-exportatori chinezi, industria din Uniune s-a bucurat de o poziție puternică pe piața Uniunii în ceea ce privește rețelele de comercianți și serviciile postvânzare care facilitează vânzările pe piața Uniunii.

(1166) Deși industria din Uniune intenționează să lanseze mai multe modele de BEV pentru piața Uniunii la diverse prețuri, se estimează că producătorii-exportatori chinezi se vor adapta la aceste noi modele de BEV și vor oferi BEV similare la prețuri și mai mici, în mod similar cu ceea ce s-a întâmplat în cursul perioadei de investigație, astfel cum se explică în considerentul 1029. Astfel cum se explică în considerentul 1037, industria din Uniune a avut un avantaj competitiv tradițional pe piața autovehiculelor ICE. În trecut, producătorii chinezi de vehicule ICE nu au avut succes pe piața Uniunii deoarece vehiculele ICE fabricate de producătorii din Uniune erau mai avansate din punct de vedere tehnologic și aveau un standard mai înalt decât vehiculele ICE chineze, în special în ceea ce privește siguranța. Totuși, situația în ceea ce privește industria BEV este diferită, deoarece producătorii din Uniune se află încă în etapele incipiente de dezvoltare a tehnologiilor aferente BEV, în timp ce în China dezvoltarea unor astfel de tehnologii a început cu câțiva ani în urmă și, în prezent, este destul de avansată. În ceea ce privește loialitatea clienților și marca, astfel cum se explică în considerentul 1037, creșterea rapidă a Tesla este un exemplu clar că valoarea mărcii construită pe automobilele ICE sau lipsa acesteia are o relevanță marginală în ceea ce

privește succesul și puterea de stabilire a prețurilor pe piața BEV. În particular, având în vedere obiectivul UE de a înlocui vehiculele ICE cu BEV până în 2035, astfel cum se explică în considerentul 1222, este foarte probabil ca clienții prezenți în segmentul mediu și inferior să treacă la BEV chinezești care au prețuri mai mici. În ceea ce privește comercianții, China este în curs de a construi rețele de comercianți, precum și de a profita de vânzările online care s-au dovedit deja a fi o strategie de succes pentru Tesla. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

5.9. **Concluzie**

(1167) Având în vedere analiza tuturor faptelor și dovezilor enumerate mai sus, Comisia a concluzionat că există un risc de generare a unui prejudiciu important în dauna industriei Uniunii, care este în mod clar previzibil și iminent.

(1168) Situația actuală a industriei din Uniune, unde nu pot avea loc vânzările necesare pentru a se recupera investițiile mari necesare pe piața aflată în tranziție, este probabil să fie agravată și mai mult de continuarea importurilor subvenționate de BEV din RPC, care au crescut constant într-un ritm semnificativ și la prețuri subcotante și blocante, precum și de vizarea specifică a pieței Uniunii de către GC, având în vedere că piața Uniunii este singura piață mondială majoră deschisă. Această materializare iminentă a prejudiciului important va periclita și mai mult creșterea producției și a vânzărilor de BEV ale industriei din Uniune, în condiții de tranziție a pieței Uniunii de la vehicule ICE la BEV.

(1169) În plus, modificarea circumstanțelor care conduc altminteri la o astfel de materializare iminentă a prejudiciului pentru industria din Uniune este clară. Astfel cum se arată în considerentele 1157 și 1158, producătorii-exportatori chinezi dețin cantități mari de stocuri de BEV ușor accesibile în Uniune, care sunt destinate în mod clar vânzării pe piața Uniunii. În plus, astfel cum se explică în considerentele 1126 și 1127, un număr mare de producători-exportatori chinezi au anunțat că intenționează să lanseze mai multe modele noi de BEV pe piața Uniunii, precum și să își extindă prezența pe piața Uniunii prin intrarea pe piața mai multor state membre ale UE în viitorul apropiat. Aceste anunțuri indică în mod clar interesul producătorilor-exportatori chinezi pentru piața Uniunii. Este foarte probabil ca aceste elemente să cauzeze pierderi semnificative pentru industria din Uniune, în absența adoptării unor măsuri compensatorii. Iminența unor astfel de fapte care conduc la un prejudiciu important este demonstrată în mod clar de inversarea tendinței profitabilității care a început să se deterioreze pentru industria din Uniune la sfârșitul perioadei examinate, în plus față de cotele de piață în continuă scădere de-a lungul perioadei examinate. Toate aceste elemente susțin constatarea provizorie privind existența unui risc de prejudiciu, în temeiul articolului 8 alineatul (8) din regulamentul de bază.

6. **CAUZALITATE**

6.1. **Efectele importurilor subvenționate**

(1170) Astfel cum se arată în tabelele 2a și 2b, importurile de BEV chinezești și înmatriculările în urma importării au generat câștiguri importante în termeni de cotă de piață a Uniunii în cursul perioadei examinate. În perioada respectivă, cota de piață a importurilor a crescut de la 3,9 % în 2020 la 25,0 % în perioada de investigație, iar cota înmatriculărilor de vehicule chinezești a crescut de la 3,5 % la 22,8 %.

(1171) În considerentele 1023-1032, Comisia a demonstrat că importurile din China au subcotat prețurile industriei din Uniune cu cel puțin 12,7 % în cursul perioadei de investigație. Comisia a stabilit, în plus, că importurile din China au suprimat prețurile industriei din Uniune în cursul perioadei examinate.

(1172) Din cauza creșterii substanțiale a importurilor subvenționate de BEV din China, la prețuri mai mici decât cele ale industriei din Uniune, industria din Uniune a pierdut din cota sa de piață în perioada de investigație și nici măcar nu a putut să vândă la prețuri care i-ar permite cel puțin să își acopere costurile. Prin urmare, Comisia a concluzionat că respectivele importuri subvenționate au avut un impact negativ asupra situației industriei din Uniune.

(1173) În plus, astfel cum se descrie în secțiunea 5, există mulți factori care demonstrează că producătorii chinezi de BEV reprezintă un risc tot mai mare de prejudiciere a industriei din Uniune. Producătorii chinezi de BEV dețin stocuri semnificative de BEV în Uniune, care sunt gata să fie vândute pe piața Uniunii. În plus, există o capacitate neutilizată substanțială și în creștere în China, care este disponibilă pentru export. Astfel cum se arată în considerentul 1121, SUA, singura altă piață majoră de export pentru China, au instituit măsuri care vor descuraja în mod clar creșterea importurilor. Astfel, Uniunea a devenit cea mai atractivă destinație pentru exporturile chineze.

(1174) În plus, este clar că creșterea exporturilor în Uniune va continua și va continua să crească în viitorul apropiat, astfel cum se explică în considerentele 1111-1138. Această creștere iminentă a exporturilor în Uniune va afecta și mai mult capacitatea industriei din Uniune de a-și crește nivelul vânzărilor, de a-și menține cota de piață și de a-și proteja investițiile printr-un randament echitabil al investițiilor ei.

(1175) Prin urmare, Comisia a considerat în mod provizoriu că importurile subvenționate de BEV din China determină un risc de generare a unui prejudiciu important în dauna industriei din Uniune.

6.2. **Alți factori cunoscuți**

(1176) În conformitate cu articolul 8 alineatul (6) din regulamentul de bază, Comisia a examinat, în plus, dacă alți factori cunoscuți, individuali sau colectiv, sunt capabili să atenueze legătura de cauzalitate stabilită între importurile subvenționate și riscul de prejudiciu constatat provizoriu astfel încât o astfel de legătură să nu mai fie autentică și substanțială.

6.2.1. *Importurile din țări terțe*

(1177) Cu excepția importurilor din China, importurile din Coreea de Sud, Regatul Unit, Mexic, Japonia și Statele Unite ale Americii au avut o cotă de piață de peste 1 % în perioada de investigație. Cantitatea importurilor și cotele de piață, precum și prețurile medii de import din aceste țări terțe au evoluat în cursul perioadei examinate după cum urmează:

Tabelul 17 –

Importurile din țări terțe

Țară		2020	2021	2022	Perioada de investigație
Coreea de Sud	Cantitate (unități)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indice	*100*	*126*	*111*	*160*
	Cota de piață	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indice	*100*	*78*	*53*	*53*
	Preț mediu (EUR/unitate)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indice	*100*	*108*	*117*	*128*
Regatul Unit	Cantitate (unități)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indice	*100*	*197*	*244*	*395*
	Cota de piață	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indice	*100*	*121*	*117*	*132*
	Preț mediu (EUR/unitate)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indice	*100*	*97*	*97*	*96*

Țară		2020	2021	2022	Perioada de investigație
Mexic	Cantitate (unități)	291	29 090	25 484	31 310
	Indice	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Cota de piață	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indice	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Preț mediu (EUR/ unitate)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indice	*100*	*91*	*92*	*100*
Japonia	Cantitate (unități)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indice	*100*	*81*	*188*	*483*
	Cota de piață	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indice	*100*	*49*	*90*	*161*
	Preț mediu (EUR/ unitate)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indice	*100*	*119*	*157*	*156*
SUA	Cantitate (unități)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indice	*100*	*50*	*7*	*35*
	Cota de piață	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indice	*100*	*31*	*4*	*12*
	Preț mediu (EUR/ unitate)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indice	*100*	*93*	*219*	*192*
Alte țări	Cantitate (unități)	849	1 332	2 307	1 564
	Indice	*100*	*157*	*272*	*184*
	Cota de piață	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indice	*100*	*96*	*130*	*61*
	Preț mediu (EUR/ unitate)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indice	*100*	*68*	*87*	*131*
Totalul tuturor țărilor, cu excepția RPC	Cantitate (unități)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indice	*100*	*119*	*102*	*166*
	Cota de piață	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indice	*100*	*73*	*49*	*55*
	Preț mediu (EUR/ unitate)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indice	*100*	*105*	*114*	*123*

Sursă: Datele vamale ale statelor membre

(1178) Importurile din Coreea de Sud au crescut de la aproximativ 56 000 la aproximativ 90 000 în cursul perioadei examinate, dar cota lor de piață a scăzut de la 10,2 % în 2020 la 5,5 % în perioada de investigație. În plus, prețurile medii de import au crescut și au fost, în medie, mai mari decât prețul importurilor din China.

(1179) Importurile din Regatul Unit au crescut de la aproximativ 20 000 la aproximativ 77 000 în cursul perioadei examinate. Deși prețul lor mediu a scăzut ușor în această perioadă, cota lor de piață a rămas relativ stabilă și nu a crescut peste 5 % în cursul perioadei examinate. Deși prețul mediu de import din Regatul Unit a fost ușor mai mic decât prețul importurilor din China în 2020 și în 2022 (3,0 % și, respectiv, 0,1 %), el a fost mai mare decât prețurile importurilor din China în 2021 și în perioada de investigație (7,8 % și, respectiv, 4,0 %).

(1180) Importurile din Mexic, Japonia și SUA au reprezentat, fiecare, mai puțin de 2 % din cota de piață în cursul perioadei de investigație. În plus, cu excepția Japoniei în 2020 și în 2021, prețurile medii de import au fost cu mult peste prețul mediu de import al importurilor din China pe parcursul perioadei examinate.

(1181) Importurile din toate celelalte țări au fost neglijabile.

(1182) Pe baza analizei de mai sus, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că importurile din alte țări terțe nu au atenuat legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul de producere a unui prejudiciu pentru industria din Uniune în cursul perioadei de investigație.

6.2.2. *Performanța la export a industriei din Uniune*

(1183) Performanța la export a industriei din Uniune a evoluat după cum urmează:

Tabelul 18 –

Performanța la export a industriei din Uniune

	2020	2021	2022	Perioada de investigație
Volumul exporturilor (unități)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indice	*100*	*153*	*239*	*333*
Prețurile exporturilor	42 374	40 082	47 723	47 482
Indice	*100*	*95*	*113*	*112*

Sursă: Eurostat (cod NC 8703 80 10)

(1184) Nivelul exporturilor de BEV ale industriei din Uniune a crescut cu 233 % în cursul perioadei examinate. Această cifră a reprezentat o rată de creștere mai mare în comparație cu vânzările industriei din Uniune pe piața Uniunii, astfel cum se arată în tabelul 5.

(1185) Prețul mediu de export practicat de industria din Uniune a fost mai mare decât costul de producție, astfel cum se arată în tabelul 7.

(1186) Prin urmare, s-a concluzionat în mod provizoriu că performanța la export a industriei din Uniune nu a atenuat legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul stabilit de prejudiciu.

6.2.3. *Factori legați de cerere*

(1187) Printre factorii esențiali cheie care afectează cererea de BEV se numără timpul de încărcare, disponibilitatea infrastructurii de încărcare, problema conexă a anxietății generate de autonomia insuficientă și regulamentul privind emisiile de carbon ale vehiculelor, menționat în considerentul 1223.

(1188) Vânzările de BEV și capacitatea de încărcare a BEV sunt corelate pozitiv, iar capacitatea de încărcare a BEV este un element esențial care sprijină creșterea vânzărilor de BEV pe piața Uniunii.

(1189) Societatea 24 a susținut că lipsa unei suficiente infrastructuri publice de încărcare a rămas un impediment major în calea adoptării sporite de către consumatori a BEV în Uniune și a acționat ca un factor limitant important pentru cererea consumatorilor, cauzând un efect negativ asupra industriei din Uniune. Societatea 24 a susținut, în plus, că se estima că piața BEV din Uniune va crește semnificativ în următorii ani.

(1190) Comisia a observat că societatea 24 a furnizat argumente contradictorii, susținând, pe de o parte, că au existat factori care au acționat ca o constrângere semnificativă asupra cererii de BEV în Uniune, cum ar fi infrastructura de încărcare, și, pe de altă parte, că cererea a crescut rapid și că se estima o creștere semnificativă a pieței BEV din Uniune. Comisia a fost de acord că, având în vedere obiectivele ambițioase stabilite de Uniune prin reglementările relevante ale UE, se poate anticipa că piața BEV din Uniune va crește rapid în următorii ani. Având în vedere lipsa altor tehnologii mature pentru propulsia cu emisii zero, se poate estima că, până în 2035, piața BEV va atinge nivelurile actuale ale pieței globale a autoturismelor.

(1191) În plus, Comisia a observat că s-au înregistrat progrese rapide în abordarea oricăror blocaje legate de încărcare, fie la domiciliu, într-o zonă de tarifare privată (cum ar fi într-o întreprindere sau într-un lot de parcare), fie prin accesul la un punct de încărcare public. În Uniune, magnitudinea infrastructurii de încărcare, atât cea accesibilă publici, cât și cea privată, crește, indiferent dacă este analizată în funcție de capacitatea instalată sau de numărul de puncte de încărcare. Până la sfârșitul anului 2022, în Uniune existau 475 000 de puncte de încărcare publice, cu o capacitate instalată de 5,1 kW pentru fiecare BEV. Capacitatea instalată pentru infrastructura de încărcare privată a fost de 8,0 kW pentru fiecare BEV, în Uniune. Stocul total al infrastructurii de încărcare din Uniune va crește la 35 milioane de puncte de încărcare până în 2030 ([493]).

(1192) În plus, UE a adoptat Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi ([494]), care va impune ca toate drumurile și autostrăzile naționale din întreaga Uniune să fie echipate cu încărcătoare publice până în 2025, în funcție de numărul de automobile electrice de pe șosea până la momentul respectiv. În conformitate cu acest regulament, punctele de încărcare trebuie să fie disponibile la fiecare 60 km de-a lungul principalelor autostrăzi din UE (i) până la 31 decembrie 2025, fiecare grup de reîncărcare trebuie să ofere o putere de ieșire de cel puțin 400 kW și să includă cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW; (ii) până la 31 decembrie 2027, fiecare grup de reîncărcare trebuie să furnizează o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și să includă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW. Regulamentul prevede, de asemenea, obiective naționale obligatorii în materie de flote de vehicule, cum ar fi cerința de a pune la dispoziție, prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului, o putere de ieșire totală de cel puțin 1 kW pentru fiecare vehicul electric ușor pe bază de baterii.

(1193) Cererea de BEV pe piața Uniunii a crescut rapid în cursul perioadei examinate. Tabelul 1 demonstrează că atât consumul aparent, cât și consumul efectiv, au crescut cu peste 180 % în perioada respectivă. Se estimează că progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor bateriilor vor crește și mai mult autonomia și vor reduce timpul de încărcare și că disponibilitatea infrastructurii de încărcare publice și private va continua să se îmbunătățească, eliminând treptat orice constrângeri legate de cerere. Având în vedere obiectivele obligatorii privind emisiile generate de noile vehicule vândute pe piața Uniunii (și sancțiunile substanțiale pentru neconformitate) stabilite prin regulamentele UE, astfel cum se explică în considerentele 1222 și 1223, se estimează, prin urmare, că cererea va continua să crească în viitor.

(1194) În cadrul tranziției în curs de desfășurare de la vehiculele ICE la BEV, este esențial ca industria din Uniune să fie în măsură să își mențină economiile de scară prin menținerea unor volume de vânzări și a unor cote de piață suficiente. Astfel se va permite industriei din Uniune să își recupereze costurile și să genereze o profitabilitate suficientă pentru investițiile necesare. Aceste aspecte sunt în mod deosebit importante în faza actuală, în care piața BEV din Uniune este încă în creștere și nu este încă matură.

(1195) Cu toate acestea, tabelele 2a și 2b demonstrează că industria BEV din Uniune pierde cotă de piață într-un ritm nesustenabil. Evaluarea efectuată în secțiunea 5 indică, în plus, faptul că aceste pierderi din cota de piață vor continua până la sfârșitul anului 2026. Prin urmare, deși este posibil ca factorii care limitează cererea să fi avut un impact în trecut, pătrunderea recentă și iminentă pe piață a importurilor subvenționate din China, astfel cum se arată în secțiunea 6.1, este cea care reprezintă cea mai mare amenințare pentru industria din Uniune în viitorul apropiat în ceea ce privește tranziția cu succes a pieței Uniunii la BEV.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, JO L 234, 22.9.2023, p. 1.

(1196) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a considerat în mod provizoriu că orice constrângeri asupra cererii, legate în special de disponibilitatea infrastructurii de încărcare, nu ar atenua legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul de prejudiciu constatat provizoriu. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

6.2.4. *Competitivitatea industriei BEV din Uniune*

(1197) CCCME a susținut că dependența producătorilor de BEV din Uniune de furnizarea de baterii și de alte componente către țări terțe le-a afectat competitivitatea în general. CCCME și societatea 24 au susținut că lipsa integrării verticale a producătorilor din Uniune și dependența acestora de surse de baterii din țări terțe conduc la costuri mai mari ale bateriilor și la alte costuri de producție. În plus, CCCME și societatea 24 au afirmat că efectele negative, care decurg din lipsa integrării verticale, au fost exacerbate de alți factori care nu sunt legați de importurile de BEV din China, cum ar fi (i) perturbările lanțului de aprovizionare cauzate de pandemia de COVID-19 și de războiul dintre Rusia și Ucraina, (ii) creșterea costurilor cu materiile prime, (iii) deficitele de componente de importanță critică, cum ar fi semiconductorii, precum și (iv) prețurile mari la energie. Societatea 24 a susținut, în plus, că industria din Uniune nu a investit în timp util în lanțul de aprovizionare cu baterii electrice și s-a concentrat asupra automobilelor ICE, unde au avut un avantaj competitiv, și că au început să investească doar recent în piața BEV.

(1198) Comisia a observat că avantajele integrării verticale se refereau în principal la BYD, mai degrabă decât la toți producătorii-exportatori chinezi. Industria din Uniune este compusă din întreprinderi care achiziționează baterii de pe piața mondială și din alte întreprinderi, care investesc în producția de baterii. În fapt, industria din Uniune își mărește în permanență capacitatea de producție a bateriilor.

(1199) În plus, deși producătorii-exportatori chinezi au dezvoltat avantaje în aprovizionarea cu baterii și materii prime esențiale pentru baterii, aceste avantaje au fost obținute în mare parte prin subvenționare, astfel cum se arată în secțiunea 3.7.2. Prin urmare, presupusele avantaje concurențiale nu atenuează legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul de prejudiciu.

(1200) Perturbările lanțului de aprovizionare și alți factori de creștere a prețurilor materiilor prime și ale energiei au fost probleme la nivel mondial, nu sunt aplicabile exclusiv industriei din Uniune și, prin urmare, nu există niciun dezavantaj concurențial specific pentru industria din Uniune în ansamblul ei. În plus, acestea au fost aspecte legate în principal de perioada examinată, iar CCCME și societatea 24 nu au susținut și nu au dovedit în ce măsură astfel de factori ar avea un impact asupra situației industriei din Uniune în următorii ani.

(1201) Prin urmare, având în vedere constatările Comisiei menționate în considerentele anterioare, aceste afirmații au fost respinse.

6.2.5. *Concurența dintre automobilele ICE și BEV*

(1202) Societatea 24 și CCCME au susținut că concurența dintre vehiculele ICE și BEV trebuie examinată ca factor de cauzalitate. Cu toate acestea, nici CCCME, nici societatea 24, nu au explicat sau descris mai detaliat această afirmație.

(1203) Obiectivele legislației Uniunii privind emisiile vor asigura tranziția rapidă a industriei din Uniune către producția de BEV, astfel cum se explică în considerentul 1223. Prin urmare, deși în prezent există concurență între vehiculele ICE și BEV pe piața Uniunii, producția și vânzările de ICE se vor reduce treptat, în paralel cu creșterea producției și a vânzărilor de BEV, în conformitate cu obiectivele UE privind emisiile. Prin urmare, concurența dintre vehiculele ICE și BEV se va reduce, și ea, treptat, în favoarea vânzărilor de BEV.

(1204) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a considerat în mod provizoriu că impactul concurenței cu vânzările de vehicule ICE nu ar atenua legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul de prejudiciu constatat provizoriu. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

6.2.6. *Lipsa economiilor de scară și a întreprinderilor nou-înființate*

(1205) CCCME a susținut că lipsa economiilor de scară ale producătorilor de BEV din Uniune conduce, probabil, la costuri mai mari. S-a afirmat, în plus, că anumiți producători din Uniune, cum ar fi e.GO, se bazează pe conceptul de microfabrică și nu pot realiza economii de scară, astfel cum au fost realizate în cazul gigafabricilor și al marilor structuri de producție. În plus, CCCME a susținut că anumiți producători din Uniune, cum ar fi Fisker și e.GO, tocmai au început producția de BEV și, prin urmare, Comisia trebuie să ia în considerare și situația de nou-înființați a anumitor producători din Uniune în analiza ei.

(1206) Comisia a urmat metodologia de luare în considerare a factorilor de cauzalitate în raport cu impactul acestora asupra întregii industrii din Uniune. Simpla existență a unor factori referitori la o mică parte a industriei din Uniune nu a fost considerată reprezentativă pentru industria din Uniune în ansamblul ei și, prin urmare, s-a concluzionat în mod provizoriu că ei nu au atenuat legătura de cauzalitate dintre importurile subvenționate și riscul de prejudiciu constatat în mod provizoriu. În ceea ce privește industria din Uniune în sens mai larg, Comisia a considerat că tocmai importurile din China sunt cele care amenință perspectivele industriei din Uniune de a atinge amploarea necesară și de a deveni profitabilă în viitorul apropiat. Aceste importuri subvenționate împiedică industria din Uniune să atingă obiectivele de vânzări necesare pentru a crește producția în mod corespunzător și pentru a realiza economii de scară. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

6.2.7. *Probleme de aprovizionare*

(1207) Societatea 24 a susținut, în plus, că industria din Uniune nu a avut capacitatea de a satisface cererea aflată în creștere rapidă, care a fost generată de tranziția verde.

(1208) Contrar afirmației societății 24, investigația a arătat că industria din Uniune are o capacitate suficientă pentru a fabrica BEV și pentru a satisface cererea de pe piața Uniunii. Astfel cum s-a explicat în considerentul 1060, întrucât utilizarea capacității a fost mai mică de 40 % în perioada de investigație, s-a concluzionat în mod provizoriu că industria din Uniune dispune de o capacitate de producție suficientă pentru a satisface creșterile viitoare ale cererii de BEV și, în plus, se poate aloca mai multă capacitate de la producția de vehicule ICE la producția de BEV. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

6.2.8. *Politica UE în materie de biocombustibili*

(1209) CCCME a susținut că UE a favorizat în mod tradițional producția de biomotorină în detrimentul producției de BEV, ceea ce a condus la acordarea unei priorități mai mici producției de BEV.

(1210) Această afirmație a fost o afirmație foarte vagă și nu conținea niciun detaliu pentru a explica semnificația ei. Se reamintește faptul că, astfel cum s-a explicat în considerentul 1223, Comisia a introdus obiective specifice privind emisiile pentru toate autoturismele și flotele de vehicule utilitare ușoare noi pentru mărci și grupuri pentru 2020 și anii următori. Prin urmare, Comisia nu a fost de acord că a acordat o prioritate mică producției de BEV.

(1211) În plus, Comisia a concluzionat, în secțiunea 5 de mai sus, că industria din Uniune este amenințată în mod iminent să sufere un prejudiciu important cauzat de importurile subvenționate originare din China. CCCME nu a dovedit modul în care politica UE privind biocombustibilii ar avea un impact negativ asupra situației producătorilor de BEV din Uniune în următorii ani. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

6.2.9. *Importurile din China efectuate de industria din Uniune*

(1212) CCCME a susținut că importurile din China ale industriei din Uniune ar putea fi un factor care ar putea cauza un risc de prejudiciu pentru industria BEV din Uniune.

(1213) Comisia a formulat observații cu privire la importurile din China ale societăților industriei din Uniune, în considerentul 998. Nu a fost clar la care societăți ale industriei din Uniune a făcut CCCME referire în evaluarea ei sau modul în care astfel de importuri ar cauza un risc de prejudiciu în viitorul apropiat. Considerentele 1130-1138 explică în mod clar evoluția preconizată a volumului și a prețurilor importurilor din China în general, precum și a importurilor provenite de la grupurile cu proprietari din China, cum ar fi BYD, Geely și SAIC. Astfel cum se explică în tabelul 12a, cota de piață a importurilor de mărci chineze a crescut de la 1,9 % în 2020 la 7,3 % în perioada de investigație. Comisia a concluzionat că, în următorii ani, principalul risc de prejudiciu îl reprezintă grupurile cu proprietari din China.

(1214) Având în vedere evaluarea de mai sus și lipsa de claritate cu privire la relevanța respectivei afirmații, s-a considerat că ea nu a fost dovedită și, prin urmare, a fost respinsă.

6.3. **Concluzie**

(1215) Comisia a identificat o legătură între creșterea importurilor subvenționate din RPC și riscul de prejudiciu important.

(1216) Comisia a diferențiat și a separat efectele tuturor celorlalți factori cunoscuți asupra situației industriei din Uniune de efectele generatoare de prejudicii ale importurilor subvenționate din RPC.

(1217) Comisia a constatat că ceilalți factori identificați, cum ar fi importurile din țări terțe, performanța la export a industriei din Uniune, factorii legați de cerere, competitivitatea industriei din Uniune, concurența între automobilele ICE și BEV, lipsa economiilor de scară și a întreprinderilor nou-înființate, problemele de aprovizionare, politica UE privind biocombustibilii și importurile industriei din Uniune provenite din China nu au atenuat legătura de cauzalitate, nici individual, nici colectiv. Producătorii-exportatori chinezi au beneficiat de anumite avantaje în cursul perioadei examinate, cum ar fi o aprovizionare sigură cu baterii și materii prime. Cu toate acestea, Comisia nu a concluzionat că în perioada respectivă s-a materializat un prejudiciu important. De fapt, niciunul dintre ceilalți factori nu a generat un caz convingător pentru a demonstra modul în care acești factori reprezintă o amenințare iminentă pentru industria din Uniune sau că ei slăbesc amenințarea clară generată de importurile subvenționate din China, în următorii ani.

(1218) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că, în absența măsurilor, importurile subvenționate tot mai mari din RPC au reprezentat un risc de generare unui prejudiciu important în dauna industria BEV din Uniune.

7. **INTERESUL UNIUNII**

(1219) În conformitate cu articolul 31 din regulamentul de bază, Comisia a verificat dacă poate concluziona în mod clar că, în pofida stabilirii faptului că există o subvenționare care generează prejudicii, nu era în interesul Uniunii să se adopte măsuri compensatorii corespunzătoare valorii totale a subvențiilor pasibile de măsuri compensatorii în cazul de față. Comisia și-a bazat determinarea interesului Uniunii pe o analiză a tuturor diverselor interese implicate, inclusiv cele ale industriei din Uniune, ale importatorilor, ale utilizatorilor, ale furnizorilor și ale consumatorilor.

(1220) Au fost primite observații cu privire la interesul Uniunii din partea GC, a CCCME, a Asociației europene a furnizorilor de componente pentru autovehicule („CLEPA”), a Asociației germane a industriei autovehiculelor („VDA”), a Asociației Europene a Oțelului („EUROFER”), a societății 31 și a societății 29.

7.1. **Interesul industriei din Uniune**

(1221) Industria autovehiculelor joacă un rol important în economia Uniunii, oferind locuri de muncă directe și indirecte pentru 12,9 milioane de persoane, reprezentând 7 % din totalul locurilor de muncă din UE. Dintre acestea, aproximativ 24 % sau 3,1 milioane, sunt locuri de muncă în industria prelucrătoare ([495]). Industria autovehiculelor este un motor care generează în Europa valoare economică, suveranitate competitivă și bunăstare a societății.

(1222) În Pactul verde european ([496]), Comisia a definit obiectivul de realizare a neutralității climatice până în 2050. Acest obiectiv a fost legiferat în 2021 prin publicarea Regulamentului 2021/1119 (Legea europeană a climei) ([497]). Se estimează că toate sectoarele economiei vor contribui la realizarea acestor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier, în care emisiile au crescut continuu din 1990. Prin urmare, BEV reprezintă un produs important pentru ca Uniunea să își atingă obiectivele climatice.

([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_ro
([497]) Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999, JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

(1223) UE a introdus și obiective specifice privind emisiile pentru toate autoturismele și flotele de vehicule utilitare ușoare noi, pentru producători, pentru 2020 și anii următori, în Regulamentul (UE) 2019/631, care a fost modificat ulterior prin Regulamentul (UE) 2023/851 ([498]). Acest regulament este o componentă esențială a politicii europene de protejare a climei. Regulamentul prevede că, începând cu 2021, media emisiilor autoturismelor noi înmatriculate în Uniune trebuie să nu depășească 95 g CO_2/km la nivelul întregii flote de vehicule din UE. Obiectivele vor fi înăsprite începând cu 2025: prin urmare, pentru flotele de autoturisme noi înmatriculate în Uniune va fi necesară o reducere cu 15 % a emisiilor de CO_2 începând cu 2025 și o reducere de 55 % față de 2030. Pentru 2035, un obiectiv de reducere a emisiilor de CO_2 cu 100 % se va aplica flotelor de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare. În cazul în care obiectivul privind întreaga flotă de vehicule nu este îndeplinit, Comisia impune o primă pentru emisiile suplimentare, în valoare de 95 EUR pentru fiecare gram de CO_2 suplimentar per vehicul nou înmatriculat.

(1224) Aceste obiective pot fi atinse în special printr-o proporție tot mai mare de vehicule electrice în flota auto. Cu toate acestea, reducerea vizată a emisiilor de CO_2 în Uniune reprezintă o provocare majoră pentru întregul sector al transporturilor, deoarece electrificarea depășește cu mult simpla conversie a sistemelor de propulsie termice în sisteme electrice și cuprinde întregul lanț valoric al vehiculelor electrice. Este o tranziție complexă, care implică întregul lanț al industriei autovehiculelor, de la minerit, substanțe chimice, la fabricarea de grupuri motopropulsoare și baterii electrice, energie, colectarea și reciclarea bateriilor uzate. Rezultă că industria autovehiculelor trece printr-un proces de transformare fundamentală.

(1225) În plus, bateriile electrice au o importanță strategică pentru dezvoltarea BEV. Locul producției de baterii electrice este foarte important pentru producătorii de BEV. Deși celulele electrice pot fi transportate și expediate relativ ușor, odată ce acestea sunt montate în module și apoi în ansambluri de baterii, respectivele operațiuni devin mult mai dificile și mai costisitoare. Astfel, producătorii de BEV beneficiază de pe urma amplasării în apropierea furnizorilor de baterii pentru această etapă a procesului sau chiar a realizării acesteia la nivel intern. Proximitatea și contactul strâns cu furnizorii de baterii sunt, de asemenea, importante, având în vedere că bateriile nu sunt produse standardizate, ci sunt construite mai degrabă în conformitate cu specificațiile producătorilor de vehicule. De exemplu, dimensiunea și funcționalitățile unui BEV vor dicta tipul de baterie de care are nevoie, ceea ce, la rândul său, afectează compoziția amestecului de materii prime la începutul procesului (creând din nou potențiale creșteri ale eficienței pentru actorii de pe piață integrați vertical). Deși, în perioada examinată, producătorii de BEV din Uniune depindeau de importurile de baterii, în principal din China, producătorii de automobile s-au angajat să investească masiv în propriile lor capacități de producție a bateriilor, majoritatea prin parteneriate cu actori specializați. Aceste investiții se ridică la câteva miliarde de euro, care vor fi realizate până în 2030 ([499]).

(1226) În tranziția către electrificare, este foarte riscant ca producătorii de automobile din Uniune să piardă profitabilitatea și cota de piață în favoarea importurilor subvenționate din China, deoarece acest fapt ar însemna că ei nu ar fi în măsură să realizeze investițiile necesare în noi tehnologii ale bateriilor care vor crește autonomia vehiculelor, vor reduce timpul de încărcare, vor reduce costurile și vor îmbunătăți siguranța și, prin urmare, să realizeze cu succes o astfel de tranziție. Pe de altă parte, societățile chineze au fost în măsură să realizeze economii de scară din cauza sumelor mari acordate ca subvenții de GC și exportă BEV la prețuri inechitabile în Uniune, preluând din cota de piață a industriei din Uniune, care se confruntă cu pierderi substanțiale și, în consecință, cu incapacitatea de a realiza investițiile necesare. În cazul în care industria din Uniune este prejudiciată în mod irevocabil de importurile subvenționate din China, obiectivul electrificării nu va fi atins, iar obiectivele climatice ale Uniunii Europene ar putea fi compromise.

(1227) Instituirea măsurilor compensatorii ar permite industriei din Uniune să concureze în mod echitabil pe piață și să producă și să vândă pe piața Uniunii suficiente BEV care i-ar permite să devină profitabilă în viitor. Astfel cum se explică în considerentul 1078, industria BEV din Uniune este o industrie cu utilizare intensivă a capitalului și, prin urmare, are nevoie de timp pentru a realiza economii de scară pentru a-și acoperi costurile fixe și a fi profitabilă. Prin urmare, instituirea de măsuri ar proteja industria din Uniune de o presiune intensivă și inechitabilă asupra prețurilor, care ar fi altminteri exercitată de importurile din China.

([498]) Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii, JO L 110, 25.4.2023, p. 5.

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) În cazul în care nu se instituie măsuri compensatorii, investițiile angajate de industria BEV din Uniune pentru tranziția către electrificare și locuri de muncă în sectorul autovehiculelor menționate în considerentul 1221 ar fi în pericol din cauza comerțului inechitabil. Industria din Uniune nu ar fi în măsură să urmărească tranziția pieței Uniunii de la producția de automobile ICE la BEV din cauza prețurilor importurilor subvenționate din China care subcotează prețurile producătorilor de BEV din Uniune. În plus, Uniunea riscă să piardă unul dintre cele mai importante sectoare de producție, iar Uniunea, ca regiune, ar putea rămâne în urmă în ceea ce privește tehnologia și inovarea față de China și SUA și ar putea risca să nu își îndeplinească obiectivele climatice.

(1229) VDA a observat că activitățile comerciale ale societăților chineze din China și din străinătate sprijină realizarea unor economii de scară și contribuie la profitabilitate în domenii precum industria prelucrătoare, logistica și C&D la nivel mondial. Potrivit VDA, în ordinea mondială actuală și în modelul de afaceri existent la nivel mondial, ele efecte sprijină, în plus, dezvoltarea industriei europene a autovehiculelor.

(1230) Societatea 24 a susținut că, deși în trecut existau îngrijorări cu privire la intrarea și creșterea cotelor de piață în Uniune ale producătorilor japonezi și coreeni de automobile începând cu anii ’80, introducerea produselor japoneze și coreene a stimulat eforturile de adaptare, inovare și eficiență din partea producătorilor din Uniune. În plus, producătorii japonezi și coreeni și-au stabilit producția în Uniune, au devenit parte a industriei din Uniune și, prin urmare, au contribuit în mod direct la dezvoltarea și progresul ei. Societatea 24 a susținut, în plus, că același fenomen poate fi așteptat de la producătorii chinezi de BEV.

(1231) Comisia nu a fost de acord cu această afirmație, deoarece există diferențe fundamentale între creșterea producătorilor coreeni și japonezi de automobile din ultimii ani și actualii OEM chinezi. În special, OEM coreeni și japonezi concurau pentru automobilele ICE cu OEM din Uniune, care aveau o experiență îndelungată și lanțuri de aprovizionare de multă vreme. În schimb, poziția dominantă a Chinei în producția de baterii electrice este un factor esențial în concurența dintre producătorii chinezi și cei din Uniune de BEV. Producătorii din Uniune își construiesc în prezent clustere de baterii pentru piața Uniunii cu investiții și costuri semnificative și, prin urmare, se află într-o poziție foarte diferită în comparație cu momentul creșterii importurilor de automobile provenite din Japonia și Coreea. În plus, în trecut, producătorii coreeni și japonezi au trebuit să aibă acces la piața Uniunii în principal prin prezența comercianților, ceea a însemnat un cost mare și a necesitat timp pentru a le înființa. Cu toate acestea, în prezent este mai ușor pentru producătorii-exportatori chinezi să intre în contact cu consumatorul în mod direct, fără niciun comerciant intermediar, prin intermediul unor modele de achiziții online și de vânzare directă de automobile, care sunt în creștere. În cele din urmă, în trecut, producătorii din Uniune au fost nevoiți să concureze doar cu un număr mic de producători coreeni și japonezi, în timp ce în cursul perioadei de investigație, astfel cum se explică în considerentul 1125, există peste 14 producători chinezi de BEV prezenți pe piața Uniunii. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

(1232) GC a susținut că nu era în interesul Uniunii să se instituie măsuri compensatorii, deoarece industria BEV din Uniune nu dispunea de o capacitate suficientă pentru a fabrica BEV pentru întreaga cerere de BEV din Uniune.

(1233) Investigație a arătat că industria din Uniune are o capacitate suficientă pentru a produce BEV și pentru a satisface cererea din Uniune, astfel cum se explică în considerentul 1060. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

(1234) Comisia a constatat că tranziția de la producția de vehicule ICE la BEV ar fi periclitată de creșterea exponențială a importurilor subvenționate, generând astfel un risc de prejudiciu important pentru industria din Uniune. Expunerea industriei din Uniune la o creștere masivă a importurilor chineze la prețuri inechitabile care subcotează prețurile de vânzare ale industriei din Uniune și la creșterea rapidă a cotelor de piață ale acestora va avea un efect negativ semnificativ asupra situației industriei din Uniune în ceea ce privește scăderea volumului vânzărilor și a cotei de piață, precum și scăderea rapidă a profitabilității, conducând la pierderi substanțiale și, prin urmare, la pierderi în materie de investiții. Această situație va duce în mod inevitabil la închiderea locurilor de producție din Uniune și la pierderi masive de locuri de muncă. Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că instituirea de măsuri ar fi în interesul industriei din Uniune.

7.2. **Interesul importatorilor neafiliați**

(1235) Astfel cum se menționează în considerentul 47, niciun importator neafiliat nu a cooperat la investigație. Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că, având în vedere lipsa de cooperare a importatorilor neafiliați, instituirea de măsuri compensatorii nu ar avea un efect disproporționat asupra importatorilor neafiliați.

7.3. **Interesul utilizatorilor**

(1236) Produsul care face obiectul investigației este utilizat de mai multe tipuri de utilizatori, în special de societăți de leasing auto, societăți de închirieri auto, societăți de partajare a automobilelor, societăți de taxi și utilizatori finali.

(1237) Șapte utilizatori aparținând a două grupuri de societăți s-au făcut cunoscuți și au răspuns la chestionarul utilizatorilor, și anume societatea 32 și șase societăți care aparțin Grupului Leasys. Aceste societăți au utilizat produsul care face obiectul investigației pentru a-l închiria clienților lor.

(1238) Societatea 32 a transmis un răspuns incomplet la chestionar. Comisia a trimis o scrisoare de solicitare a unor clarificări prin care urmărea să obțină informații suplimentare. Societatea nu a răspuns la scrisoare respectivă susținând că era prea laborioasă. Prin urmare, Comisia nu a verificat răspunsul societății 32 la chestionar. Cu toate acestea, în partea completată a răspunsului la chestionar, societatea 32 a declarat că, în cazul în care se dovedește că subvențiile chineze au fost cauza unor prețuri mici, stabilite în mod artificial, ale BEV în Uniune, acest fapt ar putea fi dăunător pentru întregul lanț de aprovizionare european. Ea a considerat că, în cazul în care practicile tarifare incorecte prin intermediul sprijinului guvernamental acordat vehiculelor fabricate în China ar afecta viabilitatea furnizorilor de BEV din Uniune, măsurile reciproce de protejare a producției europene ar fi juste și necesare pentru a asigura securitatea aprovizionării.

(1239) Societățile din Grupul Leasys au transmis răspunsuri complete la chestionar, iar Comisia a verificat două dintre acestea, astfel cum se explică în considerentul 80, care au achiziționat BEV și din China.

(1240) Comisia a constatat că utilizatorii cooperanți au achiziționat împreună mai puțin de 0,1 % din totalul importurilor din China, precum și din importurile din alte țări și 1 % din totalul vânzărilor industriei din Uniune (pe baza de înmatriculări). În cursul perioadei de investigație, ei au achiziționat din China mai puțin de 5 % din produsul care face obiectul investigației, peste 95 % de la producători din Uniune, iar restul din alte țări.

(1241) Cifra de afaceri și costurile celor doi utilizatori verificați generate de BEV originare din China au reprezentat mai puțin de 2 % din cifra lor de afaceri totală și din costurile totale în cursul perioadei de investigație. Marjele de profitabilitate ale utilizatorilor verificați pentru perioada de investigație au variat între sume cu o singură cifră și sume mici cu două cifre.

(1242) Comisia a constatat că instituirea de măsuri compensatorii ar avea un oarecare impact asupra anumitor elemente de cost legate de BEV originare din China, în special amortizarea, cheltuielile cu dobânzile și asigurările. Cu toate acestea, având în vedere ponderea limitată a acestor elemente de cost în costurile totale ale utilizatorilor verificați (mai puțin de 2 %) și proporția foarte mică a BEV din China în totalul flotelor lor, impactul măsurilor compensatorii asupra costurilor lor totale s-a dovedit a fi neglijabil. Analiza efectuată de Comisie pe baza datelor furnizate de cei doi utilizatori verificați pentru perioada de investigație a arătat că eventualele creșteri ale costurilor cauzate de instituirea măsurilor compensatorii ar conduce la o scădere doar marginală a marjelor lor de profit și că ambele societăți ar rămâne profitabile. Acest efect mic asupra profitabilității ar fi atenuat și mai mult de posibilitatea ca utilizatorii să transfere cel puțin o parte din creșterea costurilor la clienți sau să treacă la surse alternative de aprovizionare. Cei doi utilizatori verificați au considerat, în plus, că instituirea de măsuri compensatorii nu ar avea un impact semnificativ asupra performanței lor financiare.

(1243) Prin urmare, pe baza informațiilor din dosar și ținând seama de opiniile părților interesate, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că utilizatorii nu ar fi afectați în mod disproporționat de instituirea măsurilor.

7.4. **Interesul furnizorilor**

(1244) VDA și CLEPA au observat că pe piața chineză, cea mai mare piață a autovehiculelor din lume, este esențial ca furnizorii și producătorii de autovehicule să concureze și să consolideze capacități inovatoare. Ei au susținut că orice măsuri care ar putea avea ca rezultat un acces mai redus pe piața din China pentru furnizorii și producătorii de autovehicule din Uniune ar putea, pe termen lung, să afecteze capacitățile inovatoare și competitivitatea industriilor respective.

(1245) Astfel cum se explică în considerentul 1253, scopul investigației este de a restabili condițiile de concurență echitabile pe piața Uniunii. Investigația nu vizează accesul societăților din Uniune pe piața chineză și nu poate avea ca rezultat, în sine, un acces mai puțin favorabil pe piața din China pentru furnizorii și producătorii din Uniune. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă. În orice caz, dacă, prin această afirmație, VDA și CLEPA au făcut referire la posibilitatea ca China să se angajeze în acțiuni de retorsiune sub forma unui acces redus la piața sa pentru societățile din Uniune, acest aspect este abordat în secțiunea 7.6 de mai jos.

(1246) EUROFER a sprijinit investigația. Ea a subliniat că sectorul autovehiculelor este un sector care este mare consumator de oțel și, prin urmare, sănătatea viitoare a producătorilor de BEV din Uniune este esențială și pentru sectorul siderurgic din Uniune. EUROFER a susținut că importurile de BEV subvenționate din China care generează prejudicii ar avea un impact negativ asupra industriei siderurgice din Uniune. Potrivit EUROFER, a existat un interes strategic pentru menținerea unui sector al autovehiculelor sănătos în Uniune, pentru a menține sectorul siderurgic al Uniunii și milioane de locuri de muncă conexe. EUROFER a susținut că Comisia trebuie să ia măsuri rapide pentru a menține o stare bună de sănătate continuă a sectorului autovehiculelor din Uniune și pentru a preveni materializarea riscului de apariție a prejudiciilor.

(1247) Societatea 29 și-a exprimat, de asemenea, sprijinul pentru investigație, susținând că măsurile compensatorii ar contribui la restabilirea condițiilor de concurență echitabile și a concurenței loiale între producătorii de automobile și alte părți interesate. Ea a susținut că, din cauza importurilor subvenționate din China, se preconiza o scădere a cotei de piață a industriei BEV din Uniune, ceea ce ar afecta în mod negativ vânzările și profiturile societăților care produc componente ale factorilor de producție și capacitatea lor de a investi în Uniune.

(1248) Societatea 31 și-a exprimat, de asemenea, sprijinul pentru investigație, sperând că aceasta va conduce la asigurarea unor condiții de concurență echitabile în sectorul autovehiculelor din Uniune. Potrivit societății 31, eforturile Uniunii de tranziție verde și investițiile și inovarea aferente realizate de industria autovehiculelor ar fi subminate, iar societățile din Uniune ar fi dezavantajate.

(1249) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că instituirea de măsuri compensatorii era în interesul furnizorilor din Uniune.

7.5. **Impactul asupra consumatorilor și efectele asupra obiectivelor climatice**

(1250) VDA a susținut că, pentru a atinge obiectivul UE privind mobilitatea fără emisii de CO_2 până în 2035, trebuie să existe o ofertă suficientă de vehicule electrice pe piața Uniunii. În opinia ei, creșterea prețurilor la BEV din China ar putea îngreuna atingerea acestui obiectiv. VDA, precum și GC, au susținut că Comisia ar trebui să ia în considerare relevanța pe care o are China pentru transformarea întregii industrii europene și a industriei autovehiculelor, în special în direcția neutralității emisiilor de dioxid de carbon. Societatea 24 a susținut că industria din Uniune a avut o capacitate de producție limitată, în mare parte din cauza blocajelor din aprovizionarea internă și externă cu baterii, care a fost insuficientă pentru a permite UE să își îndeplinească obiectivele climatice pentru sectorul transportului rutier și, prin urmare, UE depinde de importurile de BEV pentru a-și atinge obiectivele, în timp ce China va rămâne un partener important al UE în această privință. În plus, societatea 24 a susținut că taxele compensatorii ar amenința oferta de BEV de pe piața Uniunii la prețuri accesibile pentru consumatorii din Uniune cu venituri mici și medii, punând în cele din urmă în pericol acțiunea UE de combatere a amenințării existențiale reprezentate de schimbările climatice.

(1251) Prezenta investigație urmărește să asigure faptul că Uniunea și producătorii chinezi de BEV concurează în condiții de concurență echitabile și să permită prevenirea generării unui prejudiciu în dauna producătorilor din Uniune, pe care importurile subvenționate amenință să îl cauzeze. Prin urmare, taxele compensatorii nu vor face decât să compenseze subvenția care denaturează; comerțul va continua, totuși, să se desfășoare. Creșterea potențială a prețurilor pentru consumatorii din Uniune trebuie să fie echilibrată cu efectul dezastruos al importurilor la prețuri mici asupra industriei din Uniune, care va oferi milioane de locuri de muncă în UE după ce piața va trece

complet de la vehiculele ICE la BEV. Dispariția industriei auto din Uniune ar avea un impact negativ enorm asupra pieței Uniunii, cu efecte negative subsecvente asupra industriei furnizoare, cu o potențială pierdere de milioane de locuri de muncă în Uniune. Investigația a arătat că, având în vedere creșterea limitată a prețurilor, și anume reflectând doar subvenționarea injustă stabilită în cursul prezentei investigații, nu se poate afirma că prețurile pentru consumatori au crescut în mod disproporționat, chiar dacă este transferată integral clientului final. Cu toate acestea, se estimează că cel puțin o parte din creșterea prețurilor va fi absorbită de importatori. În plus, Comisia a remarcat că eforturile bilaterale de combatere a schimbărilor climatice nu se pot baza pe concurența loială din partea BEV subvenționate la prețuri mici, ci trebuie să se bazeze pe condiții de concurență echitabile prin care concurența loială și inovarea să stimuleze tranziția verde. Industria BEV din Uniune este indispensabilă pentru ambiția UE de a reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră, pentru care lanțul de aprovizionare al Uniunii cu vehiculele cu emisii zero trebuie să fie asigurat pentru a se asigura că toate automobilele noi înmatriculate în Europa vor avea emisii zero până în 2035.

(1252) CCCME a transmis o analiză economică efectuată de doi profesori de la *Katholieke Universiteit Leuven* și de la Centrul de Cercetare în Domeniul Politicii Economice (CEPR). Raportul a concluzionat că importurile de BEV din China sunt indispensabile pentru piața de BEV din Uniune, pentru producătorii și consumatorii de BEV din Uniune, precum și pentru Uniune în ansamblu, deoarece aceste importuri sunt necesare pentru a menține concurența și inovarea în Uniune și pentru a accelera disponibilitatea unor BEV la prețuri accesibile pentru consumatorii medii și pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii.

(1253) Indiferent de valoarea autoritară și obiectivă a acestui raport, Comisia a observat că scopul taxelor compensatorii nu este de a opri importurile de BEV din China, ci de a restabili condițiile de concurență echitabile de pe piața Uniunii, care sunt denaturate de importurile subvenționate din China la prețuri mici. Concurența pe piața Uniunii trebuie să fie o concurență loială. Eforturile de combatere a schimbărilor climatice nu se pot baza pe concurența neloială din partea BEV subvenționate la prețuri mici, ci trebuie să se bazeze pe condiții de concurență echitabile prin care concurența loială și inovarea să stimuleze tranziția verde.

(1254) Prin urmare, în ansamblu, se concluzionează provizoriu că obiectivele climatice nu sunt puse în pericol de instituirea de măsuri compensatorii, ci, dimpotrivă, vor contribui la atingerea acestor obiective.

7.6. **Risc de represalii**

(1255) CLEPA, VDA și societatea 24 au susținut că instituirea de taxe compensatorii ar putea conduce la represalii din partea Chinei. CLEPA și VDA au susținut că Comisia ar trebui să ia în considerare riscul de represalii și impactul pe care l-ar putea avea represaliile potențiale din partea Chinei asupra comerțului actual cu China și asupra investițiilor efectuate în această țară.

(1256) Investigație antisubvenție actuală este o investigație bazată pe fapte, în deplină conformitate cu normele OMC și ale UE aplicabile. Ea se bazează pe dovezi privind existența unei game largi de subvenții chineze care pot face obiectul unor măsuri compensatorii, precum și a unui risc de generare a unui prejudiciu în dauna industriei din Uniune ca urmare a unei creșteri masive a supracapacităților chineze și a creșterii rapide a importurilor de BEV la prețuri mici și subvenționate în Uniune, astfel cum se explică în prezentul regulament. Investigația nu are ca scop și nu poate compensa niciun avantaj concurențial de care ar beneficia industria chineză. Mai degrabă, ea urmărește să asigure faptul că Uniunea și producătorii-exportatori chinezi concurează în condiții de concurență echitabile pe piața Uniunii.

(1257) China și producătorii-exportatori chinezi s-au bucurat de drepturi extinse la apărare și de a participa la investigație și la un control jurisdicțional imparțial al deciziei finale, fără a fi necesar să se recurgă la represalii.

(1258) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că presupusul risc de represalii nu constituie un element care ar fi împotriva instituirii de măsuri compensatorii.

7.7. **Interdependența**

(1259) GC a susținut că, întrucât Uniunea și lanțurile de aprovizionare cu BEV din China sunt interdependente și profund integrate de-a lungul întregului lanț valoric, orice măsură ar submina stabilitatea și continuitatea lor, precum și creșterea industriei BEV în Uniune, în China și în întreaga lume.

(1260) Astfel cum se explică în considerentul 1253, scopul investigației este de a restabili condițiile de concurență echitabile pe piața Uniunii. GC nu a explicat în continuare în ce grad măsurile compensatorii ar avea un impact asupra lanțurilor de aprovizionare și modul în care astfel de măsuri ar putea submina stabilitatea și continuitatea. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

7.8. **Stimulente guvernamentale în Uniune**

(1261) GC a susținut că Uniunea însăși acordă subvenții producătorilor din Uniune și a furnizat câteva exemple de astfel de subvenții. Prin urmare, GC a indicat că nicio subvenție acordată producătorilor chinezi de VBEV nu ar trebui să facă obiectul unor măsuri compensatorii.

(1262) Comisia a observat că GC nu a explicat de ce faptul că Uniunea ar acorda subvenții producătorilor din Uniune ar avea un impact asupra prezentei investigații. Într-adevăr, în conformitate cu regulamentul antisubvenție de bază, trebuie instituite taxe compensatorii în cazul în care importurile subvenționate provenite din țări care nu sunt membre ale Uniunii Europene cauzează un prejudiciu important sau, ca în cazul prezentei investigații, amenință să cauzeze un prejudiciu important producătorilor din Uniune. În acest context, este irelevant dacă producătorii din Uniune primesc sprijin financiar din partea statelor membre sau a autorităților UE pentru fabricarea sau vânzarea produsului care, în orice caz, nu face obiectul prezentei investigații. Investigația se axează pe riscul de generare a unui prejudiciu cauzat de importurile subvenționate din China în Uniune. În plus, GC nu a justificat motivul pentru care astfel de subvenții ar fi acționabile sau ar cauza efecte negative asupra interesului Chinei, care nu face, în niciun caz, obiectul prezentei investigații. În plus, faptul că UE însăși a acordat subvenții industriei BEV din Uniune nu afectează constatările provizorii ale Comisiei potrivit cărora GC a acordat subvenții producătorilor-exportatori de BEV, care pot face obiectul unor măsuri compensatorii în conformitate cu Acordul SMC al OMC și cu regulamentul de bază și cauzează un risc de prejudiciu industriei din Uniune. Contrar afirmațiilor GC, subvențiile chineze care pot face obiectul unor măsuri compensatorii creează o concurență neloială pe piața Uniunii, care ar împiedica doar dezvoltarea industriei BEV din Uniune. Prin urmare, această afirmație a fost respinsă.

7.9. **Efectele subvențiilor de denaturare a schimburilor comerciale**

(1263) În temeiul articolului 31 alineatul (1) din regulamentul de bază, se acordă o atenție deosebită necesității eliminării efectelor de denaturare a schimburilor comerciale produse de o subvenție care generează prejudicii și stabilirii unei concurențe efective.

(1264) Investigația a stabilit că producătorii-exportatori chinezi vând pe piața Uniunii un volum semnificativ de BEV subvenționate la prețuri mici stabilite în mod artificial. Dacă această situație continuă, producătorii-exportatori chinezi își vor menține avantajul concurențial inechitabil, slăbind și mai mult situația deja vulnerabilă a industriei din Uniune.

(1265) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că importurile subvenționate din China ar crește în timp efectele de denaturare a schimburilor comerciale și ar continua să stânjenească industria din Uniune să opereze în condiții de concurență echitabile.

7.10. **Alte afirmații**

(1266) Societatea 24 a susținut că instituirea de măsuri compensatorii nu era în interesul Uniunii deoarece (i) utilizarea unei măsuri de apărare comercială nu era un răspuns adecvat pentru a aborda o problemă sistemică de aprovizionare cu care se confruntă industria din Uniune, care decurge din capacitatea insuficientă de producție a bateriilor în Uniune, din disponibilitatea limitată a semiconductorilor și din lipsa accesului la materii prime, factori care limitează dezvoltarea industriei din Uniune și care nu au legătură cu importurile din China; (ii) interesul Uniunii în acest context impune urmărirea unei politici industriale de prim rang la nivel mondial, bazată pe asigurarea accesului pe piață, care este vital pentru sprijinirea dezvoltării industriei din Uniune, în timp ce instituirea măsurilor compensatorii ar servi doar la inhibarea acestei evoluții; (iii) producătorii chinezi își vor muta, în cele din urmă, producția de BEV pentru piața Uniunii în Uniune; și (iv) instituirea de taxe compensatorii riscă să declanșeze o reacție în lanț care, în cele din urmă, va dăuna industriei din Uniune, întrucât guvernele țărilor terțe vor reacționa la creșterea fluxurilor (deturnate) de BEV prin impunerea propriilor măsuri comerciale restrictive care vizează BEV, care nu ar distinge în mod neapărat între importurile de BEV din Uniune și cele din China.

(1267) Se reamintește că scopul prezentei investigații este doar de a restabili condițiile de concurență echitabile pe piața Uniunii. Măsurile compensatorii sunt justificate în cazul în care sunt îndeplinite condițiile pentru instituirea măsurilor compensatorii, prevăzute în regulamentul de bază. Instituirea de măsuri compensatorii nu exclude posibilitatea ca Uniunea să ia alte inițiative în materie de politici relevante pentru a aborda diverse probleme cu care se confruntă industria din Uniune. Prin urmare, această afirmație ca atare nu implică faptul că măsurile compensatorii vizând BEV nu sunt în interesul Uniunii. În ceea ce privește accesul pe piața Uniunii, prezenta investigație nu intenționează să oprească importurile de BEV din China. În plus, faptul că producătorii-exportatori chinezi vor începe să fabrice BEV în Uniune nu este relevant pentru investigație actuală, care analizează doar prejudiciul sau riscul de prejudiciu pentru industria BEV din Uniune cauzat de importurile subvenționate din China. În plus, afirmația privind posibila deschidere a unei investigații în materie de apărare comercială care să conducă la măsuri comerciale restrictive împotriva importurilor de BEV din China de către alte țări terțe este pur speculativă. În cele din urmă, Comisia a evidențiat că astfel de investigații, dacă există, trebuie să fie deschise pe baza unor considerente de sine stătătoare și a unor dovezi de tip prima facie care sunt necesare pentru deschiderea unor astfel de investigații. Prin urmare, afirmația societății 24 potrivit căreia astfel de investiții nu ar face distincție între importurile din China și cele din Uniune este lipsită de sens. Prin urmare, aceste afirmații au fost respinse.

7.11. Concluzia privind interesul Uniunii

(1268) Pe baza celor de mai sus, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că nu există motive imperioase pentru care să nu fie în interesul Uniunii să se instituie măsuri compensatorii corespunzătoare valorii totale a subvențiilor care pot face obiectul unor măsuri compensatorii care să vizeze importurile de BEV originare din RPC.

8. ÎNREGISTRARE

(1269) Astfel cum s-a menționat în considerentul 8, Comisia a supus, din proprie inițiativă, importurile de BEV înregistrării în baza regulamentului privind înregistrarea. Acest fapt a avut în vedere posibila aplicare retroactivă a măsurilor compensatorii în temeiul articolului 16 alineatul (4) din regulamentul de bază. Înregistrarea importurilor trebuie să fie oprită. În acest stadiu al procedurii nu se poate lua nicio decizie cu privire la o posibilă aplicare retroactivă a măsurilor compensatorii.

8.1. Observații privind înregistrarea

(1270) În urma publicării regulamentului privind înregistrarea, au fost primite observații privind înregistrarea de la societatea 22, societatea 24, CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited („Asia Euro Taizhou") și Tesla. Comisia consideră că nu este necesar, în acest stadiu, să răspundă respectivelor observații. În conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din regulamentul de bază, înregistrarea este un instrument aflat la dispoziția Comisiei pentru a îndruma autoritățile vamale să ia măsurile adecvate pentru a înregistra importurile, astfel încât ulterior să poată fi aplicate măsuri împotriva acestor importuri de la data înregistrării lor. În plus, articolul 14 alineatul (5) acordă Comisiei libertatea de a alege momentul în care ar trebui să aibă loc o astfel de înregistrare, permițând înregistrarea din inițiativa proprie a Comisiei. Comisia a exercitat o astfel de libertate în regulamentul privind înregistrarea.

9. MĂSURI COMPENSATORII PROVIZORII

(1271) Pe baza concluziilor la care a ajuns Comisia cu privire la subvenționare, prejudiciu, legătura de cauzalitate și interesul Uniunii și în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) din regulamentul de bază, trebuie să fie instituită o taxă compensatorie provizorie care să vizeze importurile de vehicule electrice cu baterie originare din Republica Populară Chineză.

9.1. Măsuri provizorii

(1272) Trebuie să fie instituite măsuri compensatorii provizorii care să vizeze importurile de vehicule electrice cu baterie originare din Republica Populară Chineză, în conformitate cu normele prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din regulamentul de bază, care prevede că taxa provizorie trebuie să corespundă valorii totale a subvențiilor pasibile de măsuri compensatorii astfel cum au fost stabilite în mod provizoriu.

(1273) Pe baza celor de mai sus, nivelurile taxelor compensatorii provizorii, exprimate în raport cu prețul CIF la frontiera Uniunii, înainte de vămuire, trebuie să fie următoarele:

Societate	Taxă compensatorie provizorie
Grupul BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Grupul Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
Grupul SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Alte societăți cooperante (anexă)	20,8 %
Toate celelalte societăți	37,6 %

(1274) Nivelurile individuale ale taxei compensatorii pentru fiecare societate, menționate în prezentul regulament, au fost stabilite pe baza constatărilor prezentei investigații. Prin urmare, ele reflectă situația constatată în cursul investigației cu privire la societățile respective. Aceste niveluri ale taxei sunt aplicabile exclusiv importurilor de produs în cauză originar din țara în cauză și fabricat de entitățile juridice menționate. Importurile de produs în cauză fabricat de orice altă societate care nu este menționată în mod specific în partea dispozitivă a prezentului regulament, inclusiv de entitățile afiliate societăților menționate în mod specific, trebuie să facă obiectul taxei aplicabile la „toate celelalte societăți”. Acestea trebuie să nu facă obiectul niciuneia dintre taxele compensatorii individuale.

10. **INFORMAREA ÎN ETAPA PROVIZORIE**

(1275) În conformitate cu articolul 29a din regulamentul de bază, Comisia a informat părțile interesate cu privire la impunerea planificată a taxelor provizorii. Această informare a fost pusă și la dispoziția publicului larg prin intermediul site-ului de internet al DG TRADE. Părțile interesate au avut la dispoziție trei zile lucrătoare pentru a formula observații privind exactitatea calculelor care le-au fost comunicate în mod specific.

(1276) Cele trei grupuri de producători-exportatori incluse în eșantion au formulat observații cu privire la acuratețea calculării marjelor de subvenție. În cazuri justificate, Comisia a corectat calculul și marjele de subvenție relevante.

(1277) În plus, producătorul-exportator Great Wall Motor a formulat observații cu privire la includerea numelui său și a denumirilor părților sale afiliate în lista părților cooperante neincluse în eșantion din anexă. Aspectul semnalat a fost corectat.

(1278) De asemenea, mai multe părți, afiliate grupurilor incluse în eșantion sau producătorilor al căror nume este menționat în anexă, în care sunt menționate societățile cooperante neincluse în eșantion, au solicitat Comisiei să includă numele lor în anexă, pe motiv că erau afiliate acestor societăți și că au început producția și sau exportul de BEV în UE. Întrucât aceste societăți afiliate nu au produs și nici nu au exportat produsul care face obiectul investigației în cursul perioadei de investigație, cererile respective au fost respinse.

(1279) Toate celelalte observații primite în urma comunicării prealabile vor fi abordate în etapa definitivă.

11. **DISPOZIȚII FINALE**

(1280) În interesul unei bune administrări, Comisia va invita părțile interesate să transmită observații scrise și/sau să solicite o audiere de către Comisie în cadrul procedurilor comerciale într-un termen stabilit.

(1281) Constatările privind instituirea taxelor provizorii sunt provizorii și pot fi modificate în etapa finală a investigației,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Se instituie o taxă compensatorie provizorie care vizează importurile de vehicule electrice cu baterie noi, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, cu excepția vehiculelor din categoriile L6 și L7 în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 168/2013 ([500]) și a motocicletelor, propulsate (indiferent de numărul de roți puse în mișcare) exclusiv de unul sau mai multe motoare electrice, inclusiv cele cu un sistem de mărire a autonomiei cu combustie internă (o unitate auxiliară de alimentare), încadrate în prezent la codul NC ex 8703 80 10 (cod TARIC 8703 80 10 10) și originare din Republica Populară Chineză.

(2) Nivelurile taxei compensatorii provizorii aplicabile prețului net franco frontiera Uniunii, înainte de vămuire, care vizează produsul descris la alineatul (1) și fabricat de societățile menționate în continuare se stabilesc după cum urmează:

Societate	Taxă compensatorie provizorie	Cod TARIC adițional
Grupul BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

Societate	Taxă compensatorie provizorie	Cod TARIC adițional
— 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		
Grupul Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
Grupul SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Alte societăți cooperante (anexă)	20,8 %	
Toate celelalte societăți	37,6 %	8999

(3) Aplicarea nivelurilor individuale ale taxei specificate pentru societățile menționate la alineatul (2) se condiționează de prezentarea la autoritățile vamale ale statelor membre a unei facturi comerciale valabile, pe care trebuie să figureze o declarație datată și semnată de un reprezentant oficial al entității care emite respectiva factură, identificat prin numele și funcția lui, redactată după cum urmează: „*Subsemnatul, certific faptul că (volumul) de vehicule electrice noi cu baterie vândute la export în Uniunea Europeană care fac obiectul prezentei facturi, a fost produs de către (denumirea și adresa societății) (cod adițional TARIC) în Republica Populară Chineză. Declar că informațiile menționate în prezenta factură sunt complete și corecte*”. În cazul în care nu se prezintă o astfel de factură, se aplică taxa stabilită pentru „toate celelalte societăți”.

(4) Punerea în liberă circulație în Uniune a produsului menționat la alineatul (1) se condiționează de depunerea unei garanții echivalente cu valoarea taxei provizorii.

(5) În absența altor dispoziții, se aplică dispozițiile în vigoare privind taxele vamale.

Articolul 2

(1) Părțile interesate trebuie să transmită Comisiei observații scrise cu privire la prezentul regulament în termen de 15 zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(2) Părțile interesate care doresc să fie audiate de Comisie vor formula o cerere în acest sens în termen de 5 zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Părțile interesate care doresc să fie audiate de consilierul-auditor pentru proceduri comerciale sunt invitate să formuleze o cerere în acest sens în termen de 5 zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Consilierul-auditor trebuie să examineze cererile transmise în afara acestui termen și poate decide dacă acceptă sau nu astfel de cereri, dacă este cazul.

Articolul 3

(1) Autoritățile vamale sunt invitate să oprească înregistrarea importurilor instituită în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/785 al Comisiei.

(2) Datele colectate cu privire la produsele care au intrat în Uniune pentru consum cu cel mult 90 de zile înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament se păstrează până la intrarea în vigoare a unor eventuale măsuri definitive sau până la încheierea prezentei proceduri.

Articolul 4

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 1 se aplică timp de patru luni.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 3 iulie 2024

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA

Producători-exportatori chinezi cooperanți neincluși în eșantion:

Producător-exportator chinez cooperant	Producători afiliați	Cod TARIC adițional
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	

Producător-exportator chinez cooperant	Producători afiliați	Cod TARIC adițional
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	