VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2024/1866

z 3. júla 2024,

ktorým sa ukladá predbežné vyrovnávacie clo na dovoz nových batériových elektrických vozidiel určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 z 8. júna 2016 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]), a najmä na jeho článok 12,

po porade s členskými štátmi,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie

(1) Európska komisia (ďalej len „Komisia“) 4. októbra 2023 z vlastnej iniciatívy začala antisubvenčné prešetrovanie týkajúce sa dovozu nových batériových elektrických vozidiel (ďalej len „BEV“) určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „dotknutá krajina“, „ČĽR“ alebo „Čína“) do Únie podľa článku 10 ods. 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 z 8. júna 2016 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie (ďalej len „základné nariadenie“). Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

(2) Komisia začala prešetrovanie z dôvodu, že dovoz BEV s pôvodom v ČĽR je subvencovaný, a preto spôsobuje ujmu ([3]) výrobnému odvetviu Únie.

(3) Po hĺbkovej analýze nedávneho vývoja na trhu a zvážení citlivosti odvetvia elektrických vozidiel a jeho strategického významu pre hospodárstvo EÚ z hľadiska inovácií, pridanej hodnoty a zamestnanosti Komisia zozbierala informácie o trhu z rozličných nezávislých zdrojov. Tieto informácie nasvedčovali existenciu subvencovania zo strany ČĽR, čo negatívne ovplyvňuje stav výrobného odvetvia Únie vyrábajúceho BEV.

(4) Na základe ľahko dostupných informácií existoval dostatok dôkazov, ktoré preukazovali, že dovoz BEV s pôvodom v ČĽR má prospech z napadnuteľných subvencií poskytovaných vládou Čínskej ľudovej republiky (ďalej len „čínska vláda“). V dôsledku týchto subvencií sa podiel subvencovaného dovozu na trhu Únie rýchlo zvýšil na úkor výrobného odvetvia Únie.

(5) Z dostupných dôkazov vyplýva pravdepodobnosť značného nárastu subvencovaného dovozu za nízke ceny, ktorý by predstavoval bezprostrednú hrozbu ujmy už zraniteľného výrobného odvetvia Únie. Takýto prudký nárast dovozu za nízke ceny, získanie významného podielu na rýchlo rastúcom trhu, na ktorom je potrebná významná a trvalá miera investícií v dôsledku prechodu trhu Únie na úplnú elektrifikáciu by mohli spôsobiť výrobnému odvetviu Únie veľké straty, ktoré by sa mohli rýchlo stať neudržateľnými.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 55.
([2]) Oznámenie o začatí antisubvenčného konania týkajúceho sa dovozu nových batériových elektrických vozidiel určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C/2023/160, 4.10.2023).
([3]) Všeobecný pojem „ujma“ označuje značnú ujmu, ako aj hrozbu značnej ujmy alebo značné oneskorenie v založení výrobného odvetvia, ako sa uvádza v článku 2 písm. d) základného nariadenia.

(6) Za takýchto mimoriadnych okolností, keďže Komisia mala k dispozícii dostatočné dôkazy, ktoré nasvedčujú existenciu subvencovania, hrozby ujmy a príčinnej súvislosti potrebnú na začatie antisubvenčného prešetrovania, Komisia sa rozhodla v súlade s článkom 10 ods. 8 základného nariadenia, že začne prešetrovanie bez toho, aby dostala písomný podnet zo strany výrobného odvetvia Únie alebo v jeho mene.

(7) Pred začatím antisubvenčného prešetrovania Komisia oznámila čínskej vláde, že sa rozhodla začať konanie *ex officio* v súvislosti s dovozom nových BEV z ČĽR, a vyzvala čínsku vládu na konzultácie v súlade s článkom 10 ods. 7 základného nariadenia. Čínska vláda prijala túto ponuku na konzultácie a tie sa uskutočnili 2. októbra 2023. Počas konzultácií sa náležite vzali na vedomie pripomienky predložené čínskou vládou. Nebolo však možné dospieť k vzájomne prijateľnému riešeniu.

1.2. Registrácia

(8) Komisia z vlastnej iniciatívy zaviedla registráciu dovozu nových BEV určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike od 7. marca 2024 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2024/785 z 5. marca 2024 (ďalej ako „nariadenie o registrácii“) ([4]).

1.3. Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie

(9) Prešetrovanie subvencovania a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. októbra 2022 do 30. septembra 2023 (ďalej len „obdobie prešetrovania“ alebo „OP“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2020 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.4. Zainteresované strany

(10) V oznámení o začatí konania boli zainteresované strany vyzvané, aby sa obrátili na Komisiu s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia okrem toho osobitne informovala známych výrobcov z Únie, známych vyvážajúcich výrobcov a čínsku vládu, známych dovozcov, dodávateľov a používateľov, ako aj združenia, o ktorých je známe, že sa ich začatie prešetrovania dotkne, a vyzvala ich na účasť.

(11) Podľa článku 11 ods. 11 základného nariadenia boli výrobcovia z Únie vyrábajúci podobný výrobok požiadaní, aby spolupracovali s Komisiou.

(12) Niekoľko výrobcov z Únie požiadalo Komisiu, aby zachovala ich totožnosť dôvernú (ďalej len „anonymita“ alebo „anonymné zaobchádzanie“), keďže hrozí, že by ich to nepriaznivo ovplyvnilo v podobe odvetných opatrení. Komisia individuálne preskúmala opodstatnenosť každej žiadosti o zachovanie anonymity. Komisia stanovila, že spoločnosti preukázali dostatočné dôvody v zmysle článku 29 ods. 1 základného nariadenia a že v každom jednotlivom prípade existuje dôkaz o významnej možnosti odvetných opatrení. Komisia preto akceptovala, aby sa totožnosť týchto spoločností nezverejnila.

(13) Ostatní výrobcovia z Únie, ktorí sa prihlásili, o anonymitu nepožiadali. Komisia sa domnievala, že môže existovať riziko, že totožnosť výrobcov z Únie, ktorí požiadali o anonymné zaobchádzanie s ich totožnosťou a preukázali naň dostatočné dôvody, bude možné vydedukovať. Aby sa zabezpečilo, že sa s totožnosťou výrobcov z Únie, ktorí požadujú anonymitu, bude skutočne zaobchádzať ako s dôvernou, anonymita sa rozšírila aj na všetkých výrobcov z Únie.

(14) Okrem toho o anonymitu požiadalo viacero zainteresovaných strán iných ako výrobcovia z Únie (ako sú dodávatelia a dovozcovia), ktorí tvrdili, že existuje riziko významných nepriaznivých účinkov v podobe odvetných opatrení. Komisia starostlivo zanalyzovala prijaté žiadosti a usúdila, že všetky dotknuté strany preukázali dostatočné dôvody v zmysle článku 29 ods. 1 základného nariadenia. Anonymné zaobchádzanie sa preto udelilo aj uvedeným zainteresovaným stranám.

([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/785 z 5. marca 2024, ktorým sa zavádza registrácia dovozu nových batériových elektrických vozidiel určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) Čínska vláda požiadala Komisiu, aby objasnila skutkový a dôkazný základ tvrdenia výrobcov z Únie o riziku odvetných opatrení, na základe ktorého sa výrobcom z Únie udelila dôvernosť. Čínska vláda takisto požiadala Komisiu, aby sprístupnila podania výrobcov z Únie, ktorí požiadali o dôverné zaobchádzanie s ich menami. Čínska vláda takisto tvrdila, že nemala žiadnu príležitosť vyjadriť sa k udeleniu anonymity výrobcom z Únie a k predpokladaným dostatočným dôvodom v žiadostiach o dôvernosť výrobcov BEV z Únie, hoci sa údajné riziko odvetných opatrení údajne týkalo čínskej vlády. Čínska vláda okrem toho tvrdila, že udelenie anonymity výrobcom z Únie, ktorí o ňu nepožiadali, je v rozpore s pravidlami WTO a zároveň predstavuje porušenie článku 29 ods. 1 základného nariadenia, keďže udelenie anonymity je podmienené preukázaním dostatočných dôvodov zo strany týchto výrobcov. Čínska obchodná komora pre dovoz a vývoz strojov a elektronických výrobkov (ďalej len „CCCME“) tvrdila, že dôvernosť udelená výrobcom z Únie je v rozpore s článkom 29 ods. 1 základného nariadenia, keďže Komisia v tejto súvislosti nepreukázala dostatočné dôvody.

(16) Komisia usúdila, že v tejto súvislosti už poskytla dostatočné informácie v zázname do spisu z 25. októbra 2023 ([5]), ktorého obsah je reprodukovaný *in extenso* v tomto odôvodnení. Bolo v ňom vysvetlené, že výrobcovia z Únie tvrdili, že existuje riziko výrazne nepriaznivého účinku v podobe odvetných opatrení. Komisia usúdila, že zverejnenie ďalších podrobností o skutkovom a dôkaznom základe tvrdenia každého výrobcu z Únie by mohlo odhaliť totožnosť spolupracujúcich výrobcov z Únie na základe dedukcie, a to z dôvodu nízkeho počtu skupín vyrábajúcich BEV na trhu Únie a značného množstva dostupných verejných informácií o týchto skupinách a informácií dostupných na základe predplatného. Z tohto dôvodu Komisia nemohla sprístupniť podané žiadosti o anonymitu v žiadnom formáte. Ďalej, ako bolo vysvetlené v odôvodnení 13, Komisia musela udeliť anonymitu aj výrobcom z Únie, ktorí o ňu nepožiadali, s cieľom chrániť totožnosť výrobcov z Únie, ktorí o to požiadali a ktorí preukázali dostatočné dôvody na anonymné zaobchádzanie s ich totožnosťou, keďže ich bolo možné identifikovať dedukciou. Žiadosť a tvrdenia boli preto zamietnuté.

(17) Čínska vláda tvrdila, že v spise prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, sa nenachádzajú žiadne informácie ani dôkazy týkajúce sa registrácie výrobcov BEV z Únie ako zainteresovaných strán v sedemdňovej lehote. CCCME okrem toho uviedla, že nesprístupnenie informácií o registrácii a nezabezpečenie prehľadnosti, pokiaľ ide o spoluprácu výrobcov BEV z Únie, je v ostrom protiklade k zaobchádzaniu s registračnými formulármi a korešpondenciou, ako aj podaniami čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktoré boli bezodkladne sprístupnené v spise, ktorý nemá dôverný charakter. CCCME ďalej tvrdila, že to zasahuje do jej práva na obhajobu, aby mohla predkladať zmysluplné pripomienky k podpore výrobného odvetvia Únie pri prešetrovaní.

(18) Komisia oznámila, že podľa oznámenia o začatí konania ([6]) neexistovala takáto sedemdňová lehota na to, aby sa výrobcovia z Únie či iné kategórie strán zaregistrovali ako zainteresované strany. Komisia to chápe tak, že sedemdňová lehota, na ktorú sa čínska vláda odvoláva, bola lehota výrobcov z Únie na predloženie formuláru na výber vzorky. Komisia v tejto súvislosti pripomenula, že podľa bodu 5.6 oznámenia o začatí konania výrobcovia z Únie, ktorí predložili informácie týkajúce sa výberu vzorky, sa budú posudzovať ako zainteresované strany od chvíle, keď takéto informácie predložili. V tomto prešetrovaní to tak bolo.

(19) Okrem toho, na rozdiel od anonymity udelenej výrobcom z Únie, nijakí čínski vyvážajúci výrobcovia o anonymitu nepožiadali. Informácie dostupné v spise, ktorý nemá dôverný charakter, týkajúce sa registrácie a spolupráce výrobcov z Únie sa preto nedali porovnať s príslušnými informáciami dostupnými pre čínskych vyvážajúcich výrobcov. Najmä vzhľadom na to, že podania strán s udelenou anonymitou, ktoré nemajú dôverný charakter, sa musia najskôr dôkladne skontrolovať, aby sa zaistilo zachovanie anonymity, dostupnosť týchto podaní v spise, ktorý nemá dôverný charakter, sa mierne oneskorila. Zainteresované strany však mali dosť času predložiť pripomienky k príslušným dokumentom, keď boli pridané do spisu, ktorý nemá dôverný charakter, a preto neboli porušené žiadne práva na obhajobu. Pokiaľ ide o podporu výrobného odvetvia Únie, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 45, v prešetrovaní *ex officio* nie je zmienka o podpore výrobného odvetvia Únie relevantná.

([5]) t23.005006.

([6]) Odkaz naň je v poznámke pod čiarou2.

(20) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu prešetrovania a požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach. Vypočutia útvarmi Komisie sa konali s čínskou vládou, CCCME, so spoločnosťou Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (ďalej len „spoločnosť Tesla“), spoločnosťou Smart Europe GmbH (ďalej len „spoločnosť Smart“), spoločnosťou 24, spoločnosťou 22 a spoločnosťou Green World Mobility B.V. (ďalej len „ spoločnosť Green World Mobility“) ([7]).

(21) CCCME tvrdila, že Komisia porušila práva CCCME na obhajobu v dôsledku nenáležitého oneskorenia pri udeľovaní postavenia zainteresovanej strany CCCME a uloženia vyššej administratívnej záťaže na CCCME v dôsledku nadmerne podrobného preskúmania splnomocnenia zo strany Komisie.

(22) V tomto prípade CCCME získala postavenie zainteresovanej strany 10. októbra 2023. CCCME bola požiadaná, aby preukázala, že zastupuje spoločnosti, ktoré majú objektívne prepojenie medzi svojou činnosťou a prešetrovaným výrobkom. Komisia preto dôsledne posúdila dokumenty splnomocnenia, ktoré vyvážajúci výrobcovia zaslali CCCME. Komisia dospela k záveru, že toto posúdenie neporušilo práva CCCME na obhajobu, keďže CCCME dostala dosť príležitostí na to, aby predložila pripomienky počas predbežnej fázy prešetrovania. Povolilo sa najmä predĺženie lehoty na predloženie pripomienok týkajúcich sa začatia konania, aby sa zabezpečilo, že CCCME bude mať na pripomienky rovnaký čas ako ostatné zainteresované strany. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

1.5. **Výber vzorky**

(23) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 27 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

1.5.1. *Výber vzorky výrobcov z Únie*

(24) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala všetkých výrobcov z Únie, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(25) Niekoľko výrobcov z Únie poskytlo požadované informácie a súhlasilo so zaradením do vzorky.

(26) Podľa článku 27 základného nariadenia bol výber vzorky založený na najväčšom reprezentatívnom objeme predaja a výroby podobného výrobku v Únii počas obdobia prešetrovania. Komisia takisto zohľadnila geografické rozloženie výrobcov z Únie v rámci Únie a súčasne zabezpečila začlenenie širokej škály modelov BEV. Táto predbežná vzorka sa skladala zo štyroch výrobcov z Únie. Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali 38 % predaja a 34 % celkového objemu výroby výrobného odvetvia Únie v období prešetrovania. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnej vzorke.

(27) Komisia dostala pripomienky k predbežnej vzorke a spolupráci výrobcov z Únie od spoločnosti 21, čínskej vlády a CCCME.

(28) Čínska vláda tvrdila, že v hlavičke formuláru na výber vzorky nebolo žiadne „uložiť dátum“, ako to bolo v prípade formulárov na výber vzorky čínskych vyvážajúcich výrobcov. Čínska vláda, CCCME a spoločnosť 21 okrem toho uviedli, že keďže totožnosť výrobcov z Únie nebola zverejnená a chýbali podrobnosti o kritériách výberu vzorky, ktoré použila Komisia, nemohli sa vyjadriť k vzorke výrobcov z Únie a krížovo skontrolovať informácie poskytnuté Komisiou. Čínska vláda preto požiadala Komisiu, aby: i) objasnila, koľko výrobcov z Únie včas zaregistrovalo záujem o prešetrovanie a spolupracovalo; ii) uviedla, koľko výrobcov BEV z Únie, ktorí spolupracovali, nebolo členmi Európskeho združenia výrobcov automobilov (ďalej ako „ACEA“); iii) objasnila, či spoločnosti 2, 4, 6, 10, 23 a 25 vyplnili formuláre na výber vzorky a prečo ich formuláre na výber vzorky neboli dostupné v spise prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter – túto požiadavku podala aj CCCME, ktorá v tejto

([7]) V prípade čínskej vlády 10. októbra 2023, 31. októbra 2023 a 23. novembra 2023, v prípade CCCME 11. apríla 2024, v prípade spoločnosti Tesla 30. októbra 2023 a 12. apríla 2024, v prípade spoločnosti Smart 8. novembra 2023, v prípade spoločnosti 24 22. novembra 2023, v prípade spoločnosti 22 5. decembra 2023 a 11. apríla 2024 a v prípade spoločnosti Green World Mobility 15. apríla 2024.

súvislosti pridala aj spoločnosti 30 a 31; iv) objasnila, či niektoré zo spoločností zaradených do vzorky patria do rovnakej skupiny; v) objasnila, či Komisia uplatňovala zásadu jedného hospodárskeho subjektu, pokiaľ ide o výrobcov z Únie zaradených do vzorky, a či boli všetky prepojené strany výrobcov zaradených do vzorky požiadané o poskytnutie príslušných informácií; vi) objasnila, čo znamenalo začlenenie modelov v kontexte výberu vzorky a ako modely súviseli s údajnými „segmentmi“, keďže v prípade čínskych vyvážajúcich výrobcov sa ako kritérium výberu vzorky použili nedefinované „segmenty“; vii) objasnila, či výrobcovia z Únie s najväčšími objemami výroby a predaja v období prešetrovania boli alebo neboli zaradení do vzorky, a ak neboli zaradení, aby vysvetlila, na akom základe a z akých dôvodov sa Komisia rozhodla nezaradiť tieto spoločnosti do vzorky; viii) objasnila váhu a relevantnosť každého kritériá pri výbere vzorky výrobcov z Únie.

(29) CCCME si vyžiadala pri prešetrovaní aj niektoré z týchto informácií. Spoločnosť 21 tvrdila, že do vzorky by mal byť zaradený ešte jeden výrobca z Únie, aby sa Komisii umožnilo vykonať objektívne preskúmanie ujmy na základe nesporného dôkazu pri zohľadnení celkovej relevantnosti kritérií, ktoré Komisia predložila na výber vzorky.

(30) Komisia konštatovala, že „uložiť dátum“, ako sa to objavuje na dokumentoch v spise prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, automaticky vytvorila aplikácia TRON.tdi, ktorú používa Komisia a zainteresované strany pri prešetrovaniach na ochranu obchodu. Z dôvodu anonymity udelenej výrobcom z Únie však spolupracujúci výrobcovia z Únie predložili formuláre na výber vzorky prostredníctvom e-mailu, a nie prostredníctvom platformy TRON.tdi, ako to urobili čínski vyvážajúci výrobcovia. Okrem toho sa všetky odpovede výrobného odvetvia Únie na účely výberu vzorky spolu pripojili do spisu, ktorý nemá dôverný charakter, v komprimovanom priečinku po dôkladnej kontrole s cieľom zachovať dôvernosť spolupracujúcich výrobcov z Únie. Aplikácia TRON.tdi nemôže pridať „uložiť dátum“ v komprimovanom súbore. Preto „uložiť dátum“ nie je viditeľné vo formulári na výber vzorky výrobcov z Únie.

(31) Komisia poznamenala, že všetky formuláre na výber vzorky, ktoré predložili výrobcovia z Únie, boli 30. októbra 2023 ([8]) k dispozícii v spise prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter. Ako sa uvádza v spise, ktorý nemá dôverný charakter, formuláre na výber vzorky predložili výrobcovia z Únie medzi 11. a 13. októbrom (po krátkom predĺžení lehoty o dva dni, ktoré bolo udelené niektorým výrobcom z Únie z dôvodu zložitosti formulára na výber vzorky). Komisia ich však pridala do spisu, ktorý nemá dôverný charakter, po tom, ako skontrolovala, či vo verziách odpovedí na účely výberu vzorky, ktoré nemajú dôverný charakter, sa neúmyselne nezverejnila totožnosť výrobcov z Únie, ktorým bola udelená anonymita, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 12 až 14. Keďže výrobcom z Únie bola okrem toho udelená anonymita, Komisia nemohla zverejniť, či výrobcovia z Únie zaradení do vzorky patrili do tej istej skupiny a či sú členmi ACEA, pretože by to mohlo spôsobiť rozpoznateľnosť príslušných subjektov, a ohroziť tak ich anonymitu.

(32) Okrem toho Komisia z týchto dôvodov nemohla zverejniť, či výrobcovia z Únie s najvyššími objemami výroby a predaja boli zaradení do vzorky. Komisia však pripomenula, že článok 27 základného nariadenia neobsahuje žiadnu povinnosť vybrať len najväčších výrobcov z hľadiska objemu výroby a predaja, ani neobsahuje žiadne poradie podľa uvedených kritérií. Týmto ustanovením sa má zabezpečiť, aby Komisia vybrala najreprezentatívnejšiu vzorku, ktorú je možné primerane prešetriť uplatnením takýchto kritérií v rámci dostupného času. Výber vzorky v tomto prešetrovaní bol v úplnom súlade s týmto zdôvodnením, pričom sa zohľadnili špecifiká tohto prípadu.

(33) Komisia takisto zabezpečila reprezentatívnosť vzorky zahrnutím širokej škály modelov BEV, ktoré bolo možné porovnať na strane Únie a na strane vývozu. Pokiaľ ide o otázku, či Komisia uplatňovala zásadu jedného hospodárskeho subjektu v súvislosti s výrobcami z Únie zaradenými do vzorky a či boli všetky prepojené strany výrobcov zaradených do vzorky požiadané o poskytnutie príslušných informácií, Komisia konštatovala, že zásada jedného hospodárskeho subjektu sa vzťahuje na vývozcov na výpočet vývoznej ceny na vývoz uskutočnený prostredníctvom obchodníkov/dovozcov so sídlom v tretích krajinách, a preto nebolo jasné, čo čínska vláda v tejto súvislosti požaduje. Vo formulári na výber vzorky pre výrobcov z Únie sa ďalej uviedlo, že sa požaduje predloženie formuláru na výber vzorky na úrovni výrobného právneho subjektu, a nie na úrovni skupiny. Každý právny subjekt s výrobou v Únii bol preto požiadaný, aby predložil formulár na výber vzorky.

([8]) Ref. t23.005111.

(34) Komisia po dôkladnej analýze všetkých pripomienok usúdila, že vzorka je v súlade s právom EÚ a WTO. Vzorka primerane zastupovala výrobcov podobného výrobku z Únie. Komisia hneď na začiatku pripomenula, že príslušné ustanovenia o výbere vzorky sú stanovené v článku 27 základného nariadenia. Príslušnými ustanoveniami sa poskytuje široká miera voľnej úvahy pri výbere vzorky podľa príslušných kritérií, ktoré sú v nich uvedené. Najmä v článku 27 ods. 2 základného nariadenia sa jasne uvádza, že „*konečný výber strán […] závisí od Komisie*“. Komisia okrem toho pripomenula, že Dohoda WTO o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach (ďalej len „Dohoda o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach“) neobsahuje žiadne ustanovenia týkajúce sa výberu vzorky, čo opätovne potvrdzuje širokú mieru voľnej úvahy Komisie v tejto záležitosti. Ako je vysvetlené v odôvodnení 26, na základe informácií poskytnutých v odpovediach na výber vzorky navrhovaná vzorka predstavovala 38 % predaja a 34 % výroby v Únii v období prešetrovania. Komisia považovala tieto percentuálne hodnoty za reprezentatívne podľa článku 27 základného nariadenia. Metodika výberu vzorky bola podrobne vysvetlená v zázname o predbežnej vzorke z 30. októbra 2023.

(35) S cieľom zabezpečiť čo najväčšiu reprezentatívnosť výrobcov BEV z Únie Komisia okrem objemov zohľadnila aj geografické rozloženie výrobcov z Únie v rámci Únie a zaistila začlenenie širokej škály modelov BEV. Zvažovalo sa geografické rozloženie, podobne ako pri iných antisubvenčných prešetrovaniach, aby sa potvrdila reprezentatívnosť vzorky v súlade s článkom 27 základného nariadenia.

(36) Komisia okrem toho zohľadnila širokú škálu modelov BEV s cieľom zaistiť vysoký stupeň reprezentatívnosti pri ich porovnaní so zodpovedajúcimi modelmi vyvážanými čínskymi vyvážajúcimi výrobcami v súlade s mierou voľnej úvahy, ktorú mala pri výbere konečnej vzorky.

(37) Komisia sa preto domnievala, že vzorka bola reprezentatívna (a to aj geograficky), pričom v rámci dostupného času nebolo možné primerane preskúmať väčšiu vzorku. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(38) CCCME tvrdila, že vyplnené formuláre výrobcov z Únie na výber vzorky, ktoré nemajú dôverný charakter, nie sú v súlade s článkom 29 ods. 2 základného nariadenia, keďže výrobcovia z Únie neodpovedali na všetky otázky uvedené vo formulári na výber vzorky. CCCME najmä uviedla, že spoločnosť 11 odpovedala len na päť z 22 otázok vo formulári na výber vzorky. CCCME tvrdila, že spoločnosť 11, spoločnosť 12 a spoločnosť 15 neposkytli informácie týkajúce sa zamestnanosti, zatiaľ čo spoločnosť 7, spoločnosť 8, spoločnosť 9 a spoločnosť 13 poskytli len indexované údaje o zamestnanosti počas obdobia prešetrovania, ale žiadne údaje o zamestnanosti za predchádzajúce roky, pričom vo formulári na výber vzorky sa uvádzala výroba počas týchto rokov. CCCME okrem toho tvrdila, že žiadny výrobca z Únie neodôvodnil existenciu „mimoriadnych okolností“ v žiadnom kontexte a zredigoval všetky informácie.

(39) Komisia s týmito tvrdeniami nesúhlasila. Formulár na výber vzorky obsahoval desať hlavných otázok. Okrem toho otázky 5 a 6 obsahovali jednu dodatočnú podotázku, ktorá bola vzhľadom na anonymitu udelenú výrobcom z Únie svojou povahou dôverná, keďže sa v nej požadovali názvy prepojených spoločností zapojených do výroby a predaja podobného výrobku vyrobeného v Únii a vyrobeného subdodávateľmi. Je takisto jasné, že ak spoločnosť nemala prepojené spoločnosti zapojené do výroby a predaja podobného výrobku vyrobeného v Únii alebo vyrobeného subdodávateľmi, na príslušnú podotázku nemusela odpovedať. Takto to bolo v prípade spoločnosti 11, ktorá v otázke 6 uviedla, že nemá žiadnych subdodávateľov. Preto v tomto prípade nebolo jasné, prečo sa CCCME domnievala, že spoločnosť 6 neodpovedala na podotázku 6 (1). Otázka 8 navyše obsahovala 5 dodatočných podotázok a otázka 9 obsahovala 4 dodatočné podotázky. Ako však bolo vysvetlené v zázname do spisu z 25. októbra 2023 ([9]), otázky 8 a 9, ktoré bolo potrebné vyplniť ako odpoveď áno/nie, mohli odhaliť totožnosť príslušného výrobcu z Únie na základe trhových znalostí o štruktúre výrobného odvetvia Únie, a preto Komisia dospela k záveru, že odpovede na tieto otázky (spolu s uvedenými podotázkami) nebolo možné zahrnúť do verzie formulára na výber vzorky, ktorá nemá dôverný charakter, bez rizika prezradenia dôverných informácií v zmysle článku 29 ods. 2 základného nariadenia, čím by sa ohrozila anonymita udelená výrobcom z Únie. Výrobcovia z Únie preto nemuseli na tieto otázky uviesť odpoveď, ktorá nemá dôverný charakter. Spoločnosť 11 odpovedala na otázky 1, 2, 4, 5, 6 a 7. Odpoveď na otázku 3, v ktorej sa od výrobcov z Únie požadovalo, aby nahlásili modely BEV, ktoré sa vyrábali a predávali v Únii, bola vzhľadom na udelenú anonymitu dôverná, pretože by to mohlo spôsobiť rozpoznateľnosť príslušných subjektov, a teda ohroziť ich anonymitu.

([9]) Záznam do spisu z 25. októbra 2023 (t23.005006).

(40) Pokiaľ ide o počet zamestnancov, Komisia poznamenala, že spoločnosť 11 vyrábala BEV len počas obdobia prešetrovania a v malom objeme. Počet zamestnancov okrem toho nie je kritériom na výber vzorky. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 26, kritériami používanými na výber vzorky výrobcov z Únie bol objem výroby a predaja, geografické rozloženie a modely BEV. Skutočnosť, že jeden výrobca z Únie nenahlásil počet zamestnancov v období prešetrovania alebo že niektorí výrobcovia z Únie nahlásili počet zamestnancov iba v období prešetrovania, preto nezneplatnila vyplnený formulár na výber vzorky. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(41) Pokiaľ ide o tvrdenie, že výrobcovia z Únie v žiadnom kontexte neodôvodnili existenciu „mimoriadnych okolností" a zredigovali všetky informácie, Komisia poznamenala, že nie je jasné, na ktoré informácie sa CCCME odvoláva. V prípade, že sa CCCME odvolávala na kontaktné informácie spoločností, keďže výrobcom z Únie bola udelená anonymita, ako je vysvetlené v odôvodneniach 12 a 13, výrobcovia z Únie sa pri vypĺňaní formulára na výber vzorky nemuseli odvolávať na „mimoriadne okolnosti". Výrobcovia z Únie ďalej nenahlásili svoje kontaktné informácie, pretože by to mohlo spôsobiť rozpoznateľnosť príslušných subjektov, a teda ohrozenie anonymity. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(42) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že podľa tlačovej správy spoločnosti Mlex neboli nemeckí výrobcovia BEV, ako sú Volkswagen, BMW a Mercedes-Benz, zaradení do vzorky. Čínska vláda a CCCME tvrdili, že od začatia prešetrovania to bolo druhýkrát, keď mala spoločnosť MLex informácie o výbere vzorky výrobcov z Únie, ktoré neboli k dispozícii CCCME a tým čínskym vyvážajúcim výrobcom, ktorí spolupracovali pri prešetrovaní. CCCME a čínska vláda tvrdili, že spoločnosť MLex vedela o žiadostiach o anonymitu výrobcov z Únie z 13. októbra 2023, zatiaľ čo zainteresované strany sa o tejto záležitosti dozvedeli asi dva týždne neskôr. CCCME preto tvrdila, že ak bola tlačová správa týkajúca sa vzorky výrobcov z Únie správna, CCCME vyjadrila svoju dôraznú námietku voči vybraným skupinám vyvážajúcich výrobcov a tvrdila, že Komisia by mala použiť vzorku, ktorá je štatisticky reprezentatívna. V tejto súvislosti odkázala na rozsudok Súdneho dvora vo veci Fliesen-Zentrum Deutschland ([10]). CCCME okrem toho tvrdila, že vylúčenie hlavných výrobcov z Únie zo vzorky predstavovalo významný odklon od ustálenej praxe Komisie, v rámci ktorej sa zvyčajne do vzorky vyberajú najväčší výrobcovia na účely komplexnej a reprezentatívnej analýzy.

(43) Komisia sa nemôže vyjadriť k obsahu tlačových správ, keďže na účely tohto prešetrovania sú dôležité len informácie dostupné v spise. Ako sa okrem toho vysvetľuje v odôvodneniach 12 a 13, výrobcom z Únie bola udelená anonymita, a preto Komisia nemôže zverejniť mená výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Navyše, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 26, navrhovaná vzorka predstavovala 38 % predaja a 34 % výroby v Únii v období prešetrovania a tieto percentuálne hodnoty sa považovali za reprezentatívne podľa článku 27 základného nariadenia. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(44) CCCME tvrdila, že Komisia mala zverejniť úroveň spolupráce výrobcov BEV z Únie, keďže išlo o skutkovú otázku, ktorá je v centre akéhokoľvek posúdenia hrozby značnej ujmy, ktoré má vykonať Komisia. CCCME tvrdila, že ak výrobcovia výrobného odvetvia Únie vyrábajúci BEV nechcú ochranu, na dovoz BEV z Číny by sa nemali uložiť žiadne opatrenia.

(45) Komisia poznamenala, že úroveň spolupráce pri prešetrovaní sa vyžaduje len na preskúmania reprezentatívnosti. Keďže súčasné prešetrovanie bolo začaté *in officio*, Komisia nemusela zverejňovať úroveň spolupráce. Výrobcovia z Únie vo fáze výberu vzorky spolupracovali dostatočne na to, aby Komisia mohla vybrať reprezentatívnu vzorku výrobcov z Únie a pokračovať v prešetrovaní. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 26, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali 38 % predaja a 34 % celkového objemu výroby výrobného odvetvia Únie v období prešetrovania, čo sa považovalo za reprezentatívne. Napokon, v bode „Záujem Únie" Komisia posúdila, či bolo v záujme Únie uložiť vyrovnávacie opatrenia na dovoz BEV z Číny. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

([10]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. septembra 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, bod 86.

1.5.2. *Výber vzorky dovozcov*

(46) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala neprepojených dovozcov, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(47) Žiadni neprepojení dovozcovia nespolupracovali, a preto výber vzorky nebol potrebný.

1.5.3. *Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov v ČĽR*

(48) Komisia požiadala všetkých vyvážajúcich výrobcov v ČĽR o poskytnutie informácií uvedených v oznámení o začatí konania, aby mohla rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť. Okrem toho Komisia požiadala zastúpenie Čínskej ľudovej republiky pri Európskej únii, aby identifikovalo a/alebo kontaktovalo iných vyvážajúcich výrobcov, ak existujú, ktorí by mohli mať záujem zúčastniť sa na prešetrovaní.

(49) Požadované informácie poskytlo a so zahrnutím do vzorky súhlasilo dvadsaťjeden vyvážajúcich výrobcov/skupín vyvážajúcich výrobcov v dotknutej krajine. Komisia predbežne vybrala vzorku troch skupín spolupracujúcich výrobcov. Okrem absolútneho objemu vývozu do Únie ďalej Komisia zvážila predaj modelov BEV na rôznych „trhových segmentoch“ (chápaných z hľadiska rôznych „druhov výrobku“), aby sa náležite zaistila najväčšia reprezentatívnosť výrobného odvetvia prešetrovaného výrobku. Komisia takisto zvážila potenciálnu oprávnenosť skupín vyvážajúcich výrobcov na subvenčné schémy zahrnuté v správe o dostatočnosti dôkazov na základe vyplnených dotazníkov na výber vzorky. Vzhľadom na povahu a účinky predmetného subvencovania, ktoré viedlo k zvýšenej výrobe BEV a hrozbe ujmy, ktorú v dôsledku toho potenciálne utrpelo výrobné odvetvie Únie, sa pri výbere zohľadnila aj dostupnosť voľných kapacít. Skupiny zaradené do vzorky boli:

— Skupina BYD, ktorú tvoria vyvážajúci výrobcovia:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— Skupina SAIC, ktorú tvoria vyvážajúci výrobcovia:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Skupina Geely, ktorú tvoria vyvážajúci výrobcovia:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky (ďalej len „vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky“) predstavovali 43 % výroby v kusoch, 51 % predaja na domácom trhu a 39 % odhadovaného celkového objemu vývozu z ČĽR do Únie v období prešetrovania.

(51) V súlade s článkom 27 ods. 2 základného nariadenia sa o výbere vzorky konzultovalo so všetkými známymi vyvážajúcimi výrobcami, ako aj s čínskou vládou.

(52) Pripomienky k navrhovanej vzorke zaslala čínska vláda, CCCME a tri skupiny vyvážajúcich výrobcov do vzorky, pričom jedna bola zaradená do vzorky (BYD) a dve neboli zaradené, konkrétne spoločnosti Tesla a Great Wall Motor Company Limited („GWM“), a jeden výrobca z Únie (spoločnosť 24).

(53) Všetky tieto strany zisťovali dôvody, prečo sa Komisia odchýlila od štandardnej praxe spočívajúcej v použití najväčšieho reprezentatívneho objemu vývozu do Únie ako rozhodujúceho kritéria výberu vyvážajúcich výrobcov. Okrem toho tvrdili, že pri použití iných prvkov, ako je najväčší objem vývozu v procese výberu vzorky, ako je oprávnenosť vyvážajúcich výrobcov na subvenčné schémy a rozmanitosť modelov predávaných v rôznych trhových segmentoch, Komisia nevybrala vzorku v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 27 ods. 1 základného nariadenia a v článku 6.10 antidumpingovej dohody WTO pri absencii ustanovenia o výbere vzorky v Dohode o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Spoločnosť Tesla požiadala o zaradenie do vzorky vzhľadom na prax Komisie používať *„najväčší reprezentatívny objem vývozu do Únie*“.

(54) Komisia v tejto súvislosti poznamenala, že článok 27 základného nariadenia neobsahuje žiadnu povinnosť vybrať len najväčších výrobcov z hľadiska objemu a neobsahuje žiadne poradie v kritériách na účely výberu vzorky. S cieľom zaistiť efektívnosť prešetrovania má Komisia priestor na voľnú úvahu ([11]) pri výbere vzorky na základe kritérií, aby sa zabezpečilo, že bude reprezentatívna vzhľadom na oprávnenosť subvencií uvádzaných v oznámení o začatí konania. Najmä v článku 27 ods. 2 základného nariadenia sa uvádza, že *„konečný výber strán […] závisí od Komisie*“. Komisia následne zvážila ďalšie prvky, ktoré sa takisto zohľadnili v minulých antisubvenčných prešetrovaniach ([12]), aby sa zabezpečila reprezentatívnosť vzorky výrobného odvetvia BEV v Číne.

([11]) Vec T-444/11, Gold East Paper a Gold Huasheng Paper/Rada, 11. septembra 2014 (T-444/11) (bod 275), Súdny dvor pripomína mieru voľnej úvahy, ktorú majú inštitúcie Únie, ako ju uznáva judikatúra, pri ktorej sa súdne preskúmanie posúdenia musí obmedziť na zjavne nesprávne posúdenie.

([12]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1519 zo 14. septembra 2015, ktorým sa ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz bionafty s pôvodom v Spojených štátoch amerických [Ú. v. EÚ L 239, 15.9.2015, s. 99 (odôvodnenie 20), Komisia vybrala vzorku troch vyvážajúcich výrobcov s najväčším objemom predaja na domácom trhu a predaja na vývoz];
vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2287 zo 17. decembra 2021, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz upravovaných hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/2170, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz upravovaných hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 458, 22.12.2021, s. 344);
vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/72 z 18. januára 2022, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike [Ú. v. EÚ L 012, 19.1.2022, s. 34 (odôvodnenie 49), Komisia takisto zohľadnila aj geografické rozloženie spoločností];
vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/969 z 8. júna 2017, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike [Ú. v. EÚ L 146, 9.6.2017, s.17 (odôvodnenie 28), Komisia sa domnievala, že štyri skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradené do vzorky boli reprezentatívne nie len, pokiaľ ide o objem, ale aj pokiaľ ide o ich oprávnenosť na údajné subvencie podľa podnetu, ako aj subvenčné praktiky prešetrované na základe oznámenia o začatí prešetrovania];
vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1690 z 9. novembra 2018, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike [Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, s. 1 (odôvodnenie 41), „(…) *účelom vzorky je reprezentovať celé odvetvie pneumatík v ČĽR so zreteľom na oprávnenosť na všetky typy údajných subvencií.*“];
nariadenie Rady (ES) č. 930/2003 z 26. mája 2003, ktorým sa ukončujú antidumpingové a antisubvenčné konanie týkajúce sa dovozu chovaného atlantického lososa s pôvodom v Nórsku a antidumpingové konanie týkajúce sa dovozu chovaného atlantického lososa s pôvodom v Čile a na Faerských ostrovoch [Ú. v. EÚ L 133, 29.5.2003, s. 1 (odôvodnenie 25), kritériami, ktoré sa takisto považovali za dôležité pri výbere vzorky z Čile, bol reprezentatívny predaj na domácom trhu a významná výroba].

(55) Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov nevychádzal len z objemu vývozu, ale aj z rôznorodosti modelov BEV predávaných v rôznych segmentoch trhu (t. j. druhov výrobkov), reprezentatívnosti spoločností/skupín z hľadiska potenciálnej oprávnenosti schém zahrnutých v správe o dostatočnosti dôkazov a celkovej výrobnej kapacity vrátane voľnej kapacity. Po zvážení všetkých týchto faktorov spolu sa vybraná vzorka považovala za najreprezentatívnejšiu vzorku, ktorú bolo možné primerane preskúmať v rámci dostupného času. Výber vzorky bol v plnej miere v súlade s ustanoveniami článku 27 základného nariadenia, pričom sa zohľadnili špecifiká prípadu. Pri zohľadnení silnej reprezentatívnosti vzorky vzhľadom na kritériá uvedené v odôvodnení 49 a dostupného času na prešetrovanie Komisia nepovažovala výber ďalšieho vyvážajúceho výrobcu do vzorky za vhodný. Žiadosť spoločnosti Tesla o zaradenie do vzorky bola preto zamietnutá.

(56) Čínska vláda okrem toho tvrdila, že Komisia neposkytla požadované objasnenie o výbere vzorky vyvážajúcich výrobcov, najmä pokiaľ ide o zváženie a relatívne váhy štyroch kritérií zohľadnených pri výbere vzorky, základ na určenie predaja na vývoz v prípade rôznych trhových segmentov, základ na posúdenie potenciálnej oprávnenosti skupín vyvážajúcich výrobcov na subvenčné schémy a dostupnosť voľných kapacít a význam rozhodnutia Komisie spoliehať sa na vyplnené formuláre na výber vzorky na účely výberu vzorky bez toho, aby tým bola dotknutá skutočnosť, že môžu byť prepojení s inými skupinami vyvážajúcich výrobcov, a bez ohľadu na túto skutočnosť.

(57) Komisia považovala jej výber troch skupín spoločností za najreprezentatívnejší objem, ktorý mohla preskúmať v rámci dostupného času, pri ktorom nezohľadňovala iba absolútne údaje o výrobe, predaji a vývoze, ale zohľadňovala aj množstvo dodatočných prvkov na posúdenie reprezentatívnosti vzorky vrátane typu modelov BEV predávaných v rozličných trhových segmentoch, reprezentatívnosť spoločností/skupín z hľadiska potenciálnej oprávnenosti schém zahrnutých v správe o dostatočnosti dôkazov a celkovú výrobnú kapacitu vrátane voľnej kapacity na základe informácií poskytnutých vo formulári na výber vzorky. Pri posudzovaní týchto prvkov sa zaujal komplexný prístup, pričom žiadny z jednotlivých prvkov sa nepovažoval za rozhodujúci. Trhové segmenty sa posudzovali na základe verejne dostupných informácií o modeloch predávaných vyvážajúcimi výrobcami na trhu Únie. Ako sa uvádza v zázname o konečnej vzorke vyvážajúcich výrobcov, Komisia považovala oprávnenosť subvenčných schém vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky za objektívne kritérium, ktorým sa má zabezpečiť, aby bola vzorka reprezentatívna pre úroveň subvencovania v dotknutej krajine. Výber vychádzal z formulárov na výber vzorky prijatých od spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov, ktoré by mali zahŕňať aj všetky ich prepojené strany, ktoré sú relevantné na účely prešetrovania. Keďže tieto odpovede mali formu čestného vyhlásenia, Komisia výslovne uviedla, že akékoľvek ďalšie posúdenie týchto vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky v súvislosti s prepojenými stranami môže byť oprávnené.

(58) Podľa čínskej vlády a CCCME nebolo v rozhodnutí o výbere konečnej vzorky uvedené žiadne odôvodnenie vylúčenia najväčšieho čínskeho vyvážajúceho výrobcu Tesla zo vzorky vyvážajúcich výrobcov.

(59) Spoločnosť Tesla bola počas obdobia prešetrovania skutočne jedným z najväčších vyvážajúcich výrobcov z hľadiska vývozu do Únie. Na rozdiel od tvrdenia CCCME, a ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 54 a 57, by však výber vzorky nemal byť založený výhradne na najväčšom objeme výroby, predaja alebo vývozu, ale na najväčšom reprezentatívnom objeme. Ako sa uvádza v zázname o konečnej vzorke vyvážajúcich výrobcov, výber konečnej vzorky sa považoval za výber primerane zastupujúci vyvážajúcich výrobcov BEV pôsobiacich v Číne a vychádzal z najväčšieho reprezentatívneho objemu výroby, predaja alebo vývozu do Únie počas obdobia prešetrovania, ktorý bolo možné primerane prešetriť v rámci dostupného času, pričom sa zohľadnili prvky uvedené v odôvodnení 57. Komisia preto tvrdenie čínskej vlády a CCCME zamietla.

(60) Spoločnosť Tesla ďalej namietala, že Komisia nezaradila do vzorky celé skupiny, ale vybrala len niektorých vyvážajúcich výrobcov a niektoré prepojené spoločnosti v rámci skupiny zaradenej do vzorky.

(61) Táto poznámka je vecne nesprávna. Komisia nezostavila svoju vzorku na základe jednotlivých subjektov, ale na základe skupín identifikovaných v informáciách poskytnutých vo vyplnených formulároch na výber vzorky. Všetky výrobné subjekty patriace do takýchto skupín sú súčasťou vzorky bez ohľadu na to, či sú jednotlivo uvedené v zázname do spisu o konečnej vzorke vyvážajúcich výrobcov.

(62) Čínska vláda, ako aj CCCME okrem toho uviedli, že výberom troch spoločností v čínskom vlastníctve a nezaradením žiadnych spoločností či spoločných podnikov v zahraničnom vlastníctve do vzorky sú čínske značky diskriminované. Čínska vláda, BYD a Tesla poukázali na to, že správa o dostatočnosti dôkazov, na ktorej Komisia založila svoje posúdenie potenciálnej oprávnenosti v prípade subvenčných schém a výber vzorky, je skreslená a účelovo identifikovaná a zameraná na určitých výrobcov v ČĽR. Čínska vláda, CCCME, Tesla a GWM tvrdili, že v dôsledku výberu vzorky na základe kritérií, podľa ktorých sa pravdepodobne dospeje ku kladnému záveru o hrozbe ujmy, Komisia nesplnila záväzok vykonať objektívne preskúmanie ujmy stanovené v článku 8 ods. 1 základného nariadenia. Všetky strany, ktoré predložili pripomienky, zdôraznili nedostatočné zverejnenie metodiky a analýzy použitej na výber vzorky.

(63) Komisia odmietla argument, že konala diskriminačne. Ako je vysvetlené v zázname do spisu o výbere konečnej vzorky, po prvé niektoré skupiny zaradené do vzorky majú spoločné podniky s európskymi výrobcami áut. Po druhé akékoľvek opatrenia uložené v dôsledku výsledkov prešetrovania by sa vzťahovali na všetky BEV vyrobené a dovezené z ČĽR bez ohľadu na vlastníctvo vyvážajúcich výrobcov. Po tretie väčšina spoločností/skupín, ktoré sa prihlásili na zaradenie do vzorky, sú buď úplne, alebo čiastočne vo vlastníctve Číny a/alebo majú uzavreté dohody o spoločných podnikoch so zahraničnými partnermi.

(64) Potenciálna oprávnenosť schém zahrnutých v správe o dostatočnosti dôkazov bola jedným z niekoľkých prvkov, ktoré Komisia zvážila s cieľom zaistiť najväčšiu reprezentatívnosť výrobcov BEV a zdôvodniť reprezentatívnosť vzorky v súlade s článkom 27 základného nariadenia. Potenciálna oprávnenosť v prípade subvenčných schém je okrem toho prvkom, ktorý nie je vôbec skreslený, ale je objektívnym kritériom, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby bola vzorka reprezentatívna pre úroveň subvencovania v dotknutej krajine. Pri použití potenciálnej oprávnenosti ako kritéria výberu spomedzi najväčších vyvážajúcich výrobcov teda Komisia nevybrala spoločnosti s najvyššou subvenciou, keďže v čase prijatia rozhodnutia o zaradení do vzorky neboli známe konkrétne množstvá prijaté týmito spoločnosťami. Okrem toho skutočnosť, že spoločnosť môže byť a *priori* potenciálne oprávnená na prijatie subvencie z konkrétnej schémy, automaticky neznamená, že takáto spoločnosť počas obdobia prešetrovania takúto schému využila. Komisia sa preto domnievala, že spoločnosti nepreukázali, ako sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia ([13]) pri výbere vývozcov zaradených do vzorky, ktoré by viedlo k zavádzajúcim výsledkom a predstavovalo porušenie povinnosti vykonať objektívne preskúmanie ujmy – Komisia v rámci toho pripomína, že tu takisto disponuje širokou mierou voľnej úvahy ([14]).

(65) Napokon, na rozdiel od tvrdení niektorých strán, metodika výberu vzorky už bola podrobne vysvetlená v zázname o predbežnej vzorke zverejnenom 25. októbra 2023.

(66) Vyvážajúci výrobca GWM požiadal o zaradenie do vzorky a o vyradenie jednej spoločnosti zaradenej do vzorky, pričom tvrdil, že vybraná spoločnosť nebola dostatočne reprezentatívna pre celé výrobné odvetvie BEV v ČĽR, pokiaľ ide o značku, technológiu a ceny jej hlavného vyvážaného modelu BEV do Únie. Spoločnosť GWM tvrdila, že by mala byť zaradená do vzorky, pretože bola jedným z mála vyvážajúcich výrobcov, ktorí včas predložili požadované informácie týkajúce sa výberu vzorky, a jedným z najväčších reprezentatívnych vývozcov BEV v ČĽR, a to vzhľadom na výrazne odlišné modely BEV, ktoré vyvážala do Únie, jej geografickú polohu, súlad s bezpečnosťou výrobkov a environmentálnou technológiou, jej značné investície do výskumu a vývoja a vertikálnu integráciu jej systému dodávateľského reťazca.

([13]) Vec T-30/19 a T-72/19, CRIA a CCCMC/Komisia, 4. mája 2022, (T-30/19) (bod 115 – Treba mať na pamäti, že určenie existencie a výšky ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie a existencie príčinnej súvislosti si vyžaduje posúdenie zložitých hospodárskych situácií, v súvislosti s ktorými majú inštitúcie EÚ širokú mieru voľnej úvahy).

([14]) *Tamže*.

(67) Všetky spoločnosti, ktoré sa prihlásili do výberu vzorky, predložili svoje odpovede v lehote stanovenej v oznámení o začatí konania alebo v rámci dohodnutej lehoty na základe odôvodnených žiadostí o predĺženie. Ako sa stanovuje v odôvodneniach 53 až 57, Komisia považovala vybranú vzorku za najreprezentatívnejšiu vzorku, ktorú bolo možné primerane prešetriť v rámci dostupného času. Výber vzorky bol v plnej miere v súlade s ustanoveniami článku 27 základného nariadenia, pričom sa zohľadnili špecifiká prípadu. Keďže žiadnym z argumentov spoločnosti GWM sa nezneplatnil výber vzorky zo strany Komisie, žiadosť spoločnosti GWM o zaradenie do vzorky bola zamietnutá.

(68) CCCME, BYD, GWM a Tesla ďalej tvrdili, že voľnú kapacitu nemožno považovať za faktor, ktorý sa má použiť na vytvorenie vzorky, ale že ide o faktor, ktorý by sa mal vyhodnotiť v priebehu prešetrovania.

(69) Toto prešetrovanie je založené na hrozbe ujmy. Z toho dôvodu sa informácie o úrovni potenciálneho predaja vyvážajúcich výrobcov v blízkej budúcnosti považovali pri výbere reprezentatívnej vzorky za dôležité. Voľná kapacita ako jeden z prvkov tvoriacich základ pre rozhodnutie Komisie o výbere vzorky nevylúčila posúdenie tohto faktora počas prešetrovania na účely stanovenia hrozby značnej ujmy pre výrobné odvetvie Únie.

(70) Vzhľadom na uvedené dôvody sa Komisia rozhodla ponechať navrhovanú vzorku ako konečnú vzorku.

(71) Vo svojich pripomienkach po rozhodnutí o výbere vzorky spoločnosť NIO požiadala o dodatočné objasnenie z hľadiska jej osobitnej situácie medzi výrobcami nezaradenými do vzorky.

(72) Komisia adresovala svoje pripomienky v samostatnom podaní zaslanom len tejto spoločnosti.

(73) Po výbere vzorky 8. novembra 2023 sa uskutočnilo vypočutie so spoločnosťou Smart, ktorá žiadala, aby nebola považovaná za súčasť skupiny Geely, ale za samostatného vyvážajúceho výrobcu. Na podporu tohto tvrdenia spoločnosť Smart vychádzala najmä zo zistení Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre hospodársku súťaž v konaní o fúzii v súvislosti s výrobou BEV spoločnosťou Smart v ČĽR ([15]).

(74) Komisia toto tvrdenie zamietla. Po prvé rozhodnutia o fúzii sa prijímajú podľa iného právneho základu, ako je základné nariadenie, v ktorom sa stanovujú odlišné ciele a vyžadujú sa rozličné druhy posúdení. Po druhé v rozhodnutí o fúzii sa uviedlo, že spoločný podnik medzi Daimler a Geely je plne funkčným spoločným podnikom, no nedospelo sa k žiadnemu záveru, pokiaľ ide o závislosť od skupiny Geely. V rozhodnutí sa uviedlo, že výrobné a distribučné operácie spoločnosti Smart v ČĽR sa vykonávajú zo spoločného podniku so skupinou Geely. Predaj a uvádzanie na trh v Únii takisto patrí do spoločného podniku. Vzhľadom na existujúci obchodný vzťah medzi spoločnosťou Smart a skupinou Geely sa tieto dve strany zdali jasne prepojené v zmysle článku 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447 ([16]). Komisia na základe uvedeného dospela k záveru, že spoločnosť Smart by sa mala považovať za súčasť skupiny Geely.

(75) CCCME považovala požiadavky na podávanie správ od čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky za príliš zaťažujúce, najmä pokiaľ ide o informácie požadované od prepojených dodávateľov vstupných materiálov a preklady výročných správ.

(76) V správe o dostatočnosti dôkazov sa uvádzalo, že subvencovanie zo strany čínskej vlády sa rozšírilo na celý výrobný a dodávateľský reťazec výrobného odvetvia BEV, a to okrem iného aj poskytovaním častí a komponentov za nižšiu než primeranú odplatu. Komisia považovala požadované informácie od prepojených strán vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky za potrebné na posúdenie existencie napadnuteľných subvencií, pokiaľ ide o časti a komponenty BEV vrátane batérií, a preto zamietla tvrdenie podané CCCME.

([15]) Vec M.9360 – Daimler/Geely/JV, rozhodnutie Komisie z 10. decembra 2019, podľa článku 6 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady č. 139/2004 a článku 57 Dohody o Európskom hospodárskom priestore.

([16]) Ú. v. EÚ L 343, 29.12.2015, s. 558 – 893.

1.5.4. *Vyplnené dotazníky a overovanie na mieste*

(77) Komisia poslala dotazníky čínskej vláde, trom skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, štyrom výrobcom z Únie zaradeným do vzorky a dvom používateľom.

(78) Komisia dostala vyplnené dotazníky od čínskej vlády, troch skupín vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, štyroch výrobcov z Únie zaradených do vzorky a dvoch používateľov.

(79) Komisia si vyžiadala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na určenie subvencie, z nej vyplývajúcej ujmy (vrátane hrozby ujmy) a záujmu Únie.

(80) Overovanie na mieste podľa článku 26 základného nariadenia sa uskutočnilo v priestoroch týchto spoločností:

Výrobcovia z Únie a s nimi prepojené spoločnosti:

— Spoločnosť 7

— Spoločnosť 17

— Spoločnosť 18

— Spoločnosť 27

Používatelia:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Vyvážajúci výrobcovia v ČĽR a prepojené spoločnosti:

— Skupina BYD

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anjang, Čína

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Peng-pu, Čína

  — BYD Auto Co., Ltd., Si-an, Čína

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Šen-čen, Čína

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Šen-čen, Čína

  — BYD Europe B.V., Holandsko

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Šen-čen, Čína

  — BYD Co., Ltd., Šen-čen, Čína

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Šen-čen, Čína

  — BYD Hong Kong, Hongkong SAR

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Čangša, Čína

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Čangša, Čína

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Čangša, Čína

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Čchung-čching, Čína

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Čchung-čching, Čína

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fu-čou, Čína

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fu-čou, Čína

- Hefei BYD Co., Ltd., Che-fej, Čína
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Cheng-jang, Čína
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Ťi-nan, Čína
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Ťi-nan, Čína
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nanking, Čína
- Shanghai BYD Co., Ltd., Šanghaj, Čína
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taijuan, Čína
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wu-wej, Čína
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Si-an, Čína
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Si-an, Čína
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Si-an, Čína

— Skupina 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 (predaj na vývoz) 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., pobočka Ning-po,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., pobočka Wu-chan,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., pobočka Čcheng-tu,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., ústredie
- 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, Švédsko
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Nemecko

— Skupina 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) Ako sa zdôrazňuje v bode 3.3, Komisia čelila problémom so spoluprácou, keď niekoľko skupín čínskych výrobcov zaradených do vzorky nezaslalo vyplnený dotazník za niektoré spoločnosti alebo predložilo neúplné, alebo nepredložilo žiadne informácie týkajúce sa štruktúry ich spoločností alebo výrobných nákladov. Komisia na základe toho nemala úplný prehľad o spoločnostiach, ktoré mali zaslať vyplnený dotazník, ani o podiele, ktorý predstavujú ako súčasť celkových výrobných nákladov.

(82) Na základe informácií zo spisu sa teda Komisia rozhodla zamerať na výrobcov BEV, dodávateľov hlavných vstupov a ďalšie spoločnosti, ktoré boli zapojené do financovania a výskumných a rozvojových činností a ktoré zaslali vyplnený dotazník a mohli byť overené v období, ktoré predchádzalo uloženiu predbežných opatrení.

(83) Hoci Komisia dostala vyplnené dotazníky aj od iných prepojených spoločností, ktorých činnosti patria do rozsahu činností, ktoré si vyžadujú zaslanie vyplneného dotazníka, Komisia nedokázala posúdiť vyplnené dotazníky v období, ktoré predchádzalo uloženiu predbežných opatrení. Komisia si vyhradzuje právo posúdiť predmetné vyplnené dotazníky až do konečnej fázy tohto konania.

1.5.5. *Tvrdenia týkajúce sa transparentnosti a postupu*

(84) Podľa čínskej vlády skutočnosť, že sa zdalo, že má spoločnosť Mlex viac informácií o vzorke výrobcov BEV z Únie ako zainteresované strany, potvrdila, že prešetrovanie nebolo transparentné a zasahovalo do riadnych procesných práv zainteresovaných strán.

(85) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Ako sa uvádza v odôvodnení 43, Komisia sa nemôže vyjadriť k obsahu tlačových správ a príslušné informácie sú obsiahnuté v spise súčasného prešetrovania. Komisia pridala všetky relevantné informácie do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, v pravý čas a poskytla stranám dostatok príležitostí na vyjadrenie. Komisia všetky prijaté pripomienky náležite posúdila počas prešetrovania, pričom sú vysvetlené v príslušnom bode tohto nariadenia.

(86) CCCME tvrdila, že Komisia sa oddialila zahrnutie vyplnených dotazníkov výrobného odvetvia Únie do spisu, ktorý nemá dôverný charakter, čo bolo v ostrom kontraste s rýchlosťou, akou Komisia nahrala verzie vyplneného dotazníka, ktoré nemajú dôverný charakter, predložené čínskymi vyvážajúcimi výrobcami. CCCME tvrdila, že tieto oneskorenia prispeli k nedostatočnej transparentnosti, pokiaľ ide o výrobné odvetvie BEV v Únii a aspekty ujmy v rámci prešetrovania.

(87) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasí. Ako je vysvetlené v odôvodneniach 12 a 13, výrobcom z Únie bola udelená anonymita. Komisia preto musela starostlivo skontrolovať, či sa v dokumentoch predložených výrobným odvetvím Únie neúmyselne nezverejnila totožnosť výrobcov z Únie, a teda či sa neohrozila udelená anonymita. Takéto kontroly boli časovo náročné. CCCME a ostatné zainteresované strany mali dostatok času vyjadriť sa k vyplneným dotazníkom, keď boli pridané do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter.

(88) CCCME tvrdila, že absencia korešpondencie v spise, ktorý nemá dôverný charakter, medzi Komisiou a ACEA jasne svedčí o nedostatočnej transparentnosti v prešetrovaní, keďže údaje o makroekonomických ukazovateľoch zvyčajne predkladali priemyselné združenia. CCCME požiadala Komisiu, aby objasnila, ako sa budú pri prešetrovaní zhromažďovať a vyhodnocovať makroekonomické údaje.

(89) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Komisia nemá právnu povinnosť získavať údaje o makroekonomických ukazovateľoch od priemyselného združenia, ako je ACEA. Komisia môže použiť aj iné zdroje informácií. Tieto zdroje a posúdenie makroekonomických ukazovateľov sú uvedené v bode „*ujma*“. Komisia nemohla zverejniť zdroj a metodiku posúdenia makroekonomických ukazovateľov pred ukončením prešetrovania v predbežnej fáze.

(90) CCCME poznamenala, že spoločnosť 29 predložila niektoré informácie len vo verzii, ktorá má dôverný charakter, a že v dôsledku toho zainteresované strany nemohli porozumieť informáciám, ktoré predložila spoločnosť 29, a vyjadriť sa k nim. CCCME preto požiadala Komisiu, aby sprístupnila tieto informácie v spise, ktorý nemá dôverný charakter.

(91) Komisia overila tieto informácie a dospela k záveru, že ich nemožno zmysluplne zhrnúť. Komisia ďalej nepoužila tieto konkrétne informácie v súčasnom prešetrovaní. Žiadosť bola preto zamietnutá.

(92) Do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, Komisia pridala verziu hlavných informácií požadovaných v tabuľkách dotazníka pre výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktorá nemá dôverný charakter, a to na indexovanom a konsolidovanom základe (t. j. agregovali sa údaje výrobcov z Únie zaradených do vzorky). Komisia považovala za vhodné nepridávať verziu príslušných tabuliek, ktorá nemá dôverný charakter, každého výrobcu z Únie samostatne, aby sa ochránila anonymita totožnosti výrobcov z Únie zaradených do vzorky, keďže existovalo riziko, že trendy indexov na základe jednotlivých spoločností by mohli neúmyselne odhaliť totožnosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky a ohroziť tak ich anonymitu.

(93) CCCME v tejto súvislosti požiadala Komisiu, aby objasnila: i) ako bolo odôvodnenie zmeny postupu Komisie, ktoré bolo vysvetlené v odôvodnení 92, podložené skutočnosťami v spise, pretože každý z výrobcov z Únie zaradených do vzorky poskytol svoje individuálne indexované údaje pre niekoľko ekonomických ukazovateľov (vrátane výrobnej kapacity, výroby, objemu predaja a hodnoty prepojeným a neprepojeným stranám a zamestnanosti) za posudzované obdobie vo vyplnených formulároch na výber vzorky, ktoré boli sprístupnené v spise prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter; ii) ako by mohli individuálne indexované údaje a ich trendy týkajúce sa zostávajúcich ukazovateľov ujmy odhaliť totožnosť výrobcu BEV z Únie; a iii) ako by individuálne indexované údaje štyroch výrobcov z Únie mohli viesť k odhaleniu ich totožnosti, keď údaje týkajúce sa ekonomických ukazovateľov a konkrétne BEV neboli verejne dostupné vo výročných správach ani v iných spisoch výrobcov BEV z Únie, pričom väčšina výrobcov BEV z Únie vyrába aj iné typy vozidiel ako BEV.

(94) CCCME preto požiadala Komisiu o pridanie indexovaných údajov štyroch výrobcov BEV z Únie zaradených do vzorky do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, na základe jednotlivých spoločností, keďže na základe týchto údajov neexistovalo žiadne riziko identifikácie výrobcov BEV z Únie. CCCME okrem toho pripomenula, že tieto informácie boli dôležité na prezentovanie obhajoby CCCME z týchto dôvodov: i) totožnosť výrobcov BEV z Únie zaradených do vzorky bola dôverná a neexistoval spôsob, ako zistiť, ako sa spoločnostiam skutočne darilo a či čelili hrozbe ujmy v dôsledku čínskeho dovozu BEV; ii) agregované indexované údaje, ktoré poskytla Komisia, neposkytli žiadne zmysluplné informácie a zdajú sa v skutočnosti nesprávne; iii) indexované údaje jednotlivých spoločností by CCCME umožnili pochopiť ekonomickú situáciu výrobcov z Únie zaradených do vzorky, keďže ich údaje budú základom na posúdenie mikroekonomických ukazovateľov a cenového podhodnotenia/predaja pod cieľovú cenu; a iv) hoci CCCME nemala ako skontrolovať presnosť údajov nahlásených výrobcami BEV z Únie, s indexáciou jednotlivých spoločností by CCCME bola schopná aspoň porovnať údaje pôvodne poskytnuté vo vyplnených formulároch na výber vzorky a následne vo vyplnených dotazníkoch.

(95) Komisia poznamenala, že trh Únie s BEV tvorí malý počet skupín výrobcov. Na základe predplatenia je k dispozícii značné množstvo verejných informácií, ako aj veľmi podrobné informácie, pokiaľ ide o výrobné odvetvie BEV v Únii, ku ktorým mohla mať CCCME prístup. Preto existuje vysoké riziko, že trend ekonomických a finančných informácií požadovaných Komisiou v dotazníku spolu s niektorými verejnými informáciami a informáciami poskytovanými na základe predplatenia by mohol spôsobiť rozpoznateľnosť príslušných subjektov, a teda ohroziť ich anonymitu.

(96) Informácie požadované vo formulároch na výber vzorky boli podstatne menej podrobné ako informácie požadované v dotazníku. Napríklad, pokiaľ ide o ekonomické a finančné informácie, vo formulári na výber vzorky sa požadovali informácie o i) objeme výroby; ii) výrobnej kapacite; iii) celkovom objeme a hodnote predaja v Únii; iv) objeme a hodnote predaja prepojeným spoločnostiam; a v) počte zamestnancov. Okrem týchto informácií obsahoval príslušný súbor s konsolidovanými indexmi, ktorý bol pridaný do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, aj informácie o i) priemernej predajnej cene celkového predaja, predaja neprepojeným zákazníkom a prepojeným zákazníkom na trhu Únie; ii) objeme, hodnote a cene predaja na vývoz neprepojeným a prepojeným zákazníkom; iii) priemerných jednotkových výrobných nákladoch; iv) zisku pred zdanením v Únii neprepojeným a prepojeným zákazníkom; v) využití kapacity; vi) konečnom množstve zásob; vii) mzdových nákladoch na BEV; viii) peňažnom toku; ix) celkovom dlhodobom majetku použitom na výrobu prešetrovaného výrobku; x) návratnosti investícií; xi) celkovej investícii do prešetrovaného výrobku; a xii) celkovom odpísaní prešetrovaného výrobku.

(97) Komisia okrem toho pridala predmetný spis do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter, po tom, ako výrobcovia z Únie zaradení do vzorky zaslali vyplnený dotazník. Predmetný spis preto vychádzal z neoverených údajov. Po overení údajov Komisia pripojila revidovaný spis do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter. Komisia toto tvrdenie analyzovala vzhľadom na revidované informácie a zistila, že už nie je uplatniteľné. Komisia okrem toho pridala do spisu aj percentuálny podiel reprezentatívnosti na základe predaja a výroby výrobcov z Únie zaradených do vzorky po overení údajov predložených výrobcami z Únie zaradenými do vzorky.

(98) Preto bola žiadosť na základe uvedených skutočností zamietnutá.

(99) CCCME takisto žiadala, aby namiesto žiadosti uvedenej v odôvodnení 94 Komisia poskytla súhrnné údaje štyroch výrobcov z Únie zaradených do vzorky za každý z ukazovateľov ujmy v absolútnych číslach alebo v číselnom rozsahu.

(100) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 95, Komisia predložila mikroekonomické ukazovatele v absolútnych hodnotách v bode „*ujma*“. Zostávajúce makroekonomické ukazovatele, ktoré Komisia takisto predložila v bode „*ujma*“, nie sú založené len na údajoch výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ale za celú Úniu, ako je vysvetlené v bode „*ujma*“. Žiadosť bola preto zamietnutá.

(101) Pokiaľ ide o objem predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky, CCCME požiadala Komisiu, aby uviedla i) percento predaja štyroch výrobcov z Únie zaradených do vzorky priamo nezávislým zákazníkom a prepojeným spoločnostiam počas posudzovaného obdobia v Únii a mimo Únie; ii) geografické pokrytie predaja výrobcov z Únie prepojeným a neprepojeným stranám; iii) či sa celý predaj EÚ prepojeným stranám uskutočnil prepojeným subjektom, ktoré vyplnili prílohu I k dotazníku; a iv) aké percento celkovej výroby EÚ štyroch výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa vyviezlo v každom roku posudzovaného obdobia. CCCME okrem toho tvrdila, že ak prílohu I nevyplnili všetky prepojené spoločnosti, znamenalo by to, že predaj nezávislým zákazníkom by sa nerovnal 38 % predaja v Únii, ako uviedla Komisia v zázname do spisu týkajúcom sa vzorky výrobcov z Únie.

(102) Pokiaľ ide o predaj neprepojeným a prepojeným spoločnostiam v Únii, Komisia poskytla dodatočné objasnenia v poznámke do spisu z 4. júna 2024 ([17]), kde uviedla, že zhromažďovala tento predaj na úrovni ceny prvému neprepojenému zákazníkovi a konsolidovala tento predaj s predajom neprepojeným zákazníkom výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Pokiaľ ide o predaj mimo Únie, je potrebné pripomenúť, že účelom prešetrovania je okrem iného posúdiť hospodársku a finančnú situáciu výroby a predaja výrobného odvetvia Únie v Únii, a nie mimo Únie. Vplyv vývozu výrobného odvetvia Únie bol vysvetlený v odôvodneniach 1183 až 1185. Okrem toho geografické pokrytie predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky bolo svojou povahou dôverné a ani od čínskych vyvážajúcich výrobcov sa nepožadovalo, aby v spise, ktorý nemá dôverný charakter, predložili takéto informácie. CCCME okrem toho nevysvetlila, prečo bola táto konkrétna informácia dôležitá.

(103) CCCME takisto požiadala Komisiu, aby poskytla pomer výrobnej kapacity a výroby BEV a iných typov vozidiel počas posudzovaného obdobia.

(104) Komisia pripomenula, že súčasné prešetrovanie sa vzťahovalo iba na BEV, a preto boli výrobná kapacita a výroba iných vozidiel výrobcov z Únie zaradených do vzorky irelevantné. Žiadosť bola preto zamietnutá.

(105) CCCME požiadala Komisiu, aby poskytla zoznam členských štátov výrobcov z Únie zaradených do vzorky s tvrdením, že geografická poloha výrobcov z Únie zaradených do vzorky bola zverejnená v prípadoch, keď bola výrobcom z Únie udelená anonymita.

(106) Komisia pripomenula, že v Únii je malý počet skupín výrobcov BEV. Miesto ich výroby je okrem toho verejnou informáciou. Komisia preto v tomto prípade nemohla zverejniť polohu výrobcov z Únie zaradených do vzorky, pretože by to mohlo spôsobiť rozpoznateľnosť príslušných subjektov, a teda ohrozenie anonymity. Žiadosť bola preto zamietnutá.

(107) CCCME takisto požiadala Komisiu, aby poskytla i) kombinovaný zoznam číselných kódov výrobku (ďalej len „PCN“) predávaných štyrmi výrobcami z Únie zaradenými do vzorky počas posudzovaného obdobia v Únii a mimo Únie, pričom sa rozlišuje predaj prepojeným spoločnostiam a predaj neprepojeným spoločnostiam; ii) segmenty trhu, na ktoré sa vzťahuje predaj výrobcov BEV z Únie prepojeným a neprepojeným subjektom v Únii a mimo Únie; a iii) vlastnosti výrobku požadované v tabuľke s názvom „*vlastnosti výrobku*“ v dotazníku pre výrobcov z Únie.

(108) Komisia poznamenala, že v dotazníku požadovala informácie na úrovni PCN len za obdobie prešetrovania, a nie za celé posudzované obdobie. To sa vzťahovalo na výrobcov z Únie zaradených do vzorky a čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky. Komisia preto nemohla poskytnúť CCCME informácie, ktoré nemá. Informácie týkajúce sa PCN a vlastnosti výrobku za každého výrobcu z Únie zaradeného do vzorky a čínskeho vyvážajúceho výrobcu sú okrem toho svojou povahou dôverné, a preto sa nemohli pridať do spisu prešetrovania, ktorý nemá dôverný charakter. PCN sa bežne zverejňujú pri individuálnom zverejňovaní čínskym vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky a výrobcom z Únie, keď PCN nie sú dôverné. Pokiaľ ide o trhové segmenty, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1040 až 1048, podľa Komisie nebolo potrebné uskutočniť analýzu segmentácie trhu. Žiadosť bola preto zamietnutá.

([17]) t24.004547

1.5.6. *Pripomienky týkajúce sa začatia prešetrovania*

(109) Pripomienky týkajúce sa začatia prešetrovania boli prijaté od čínskej vlády, CCCME a spoločnosti 24.

(110) Čínska vláda tvrdila, že prešetrovanie je čisto politické a diskriminačné a že samotná EÚ v posledných rokoch poskytla miliardy eur subvencií na vybudovanie dodávateľského reťazca BEV a bude pokračovať v subvencovaní svojho odvetvia BEV aj v budúcnosti. Čínska vláda považovala toto prešetrovanie za škodlivé pre rozvoj globálneho výrobného odvetvia BEV, a to najmä z dôvodu, že čínske a únijné dodávateľské reťazce BEV sú vzájomne závislé a výrazne prepojené a budú vytvárať prekážky dvojstrannému úsiliu v boji proti zmene klímy.

(111) Nie všetky subvencie sú napadnuteľné podľa Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach a súčasné prešetrovanie sa obmedzuje na subvencie poskytované v Číne v prospech vyvážajúcich výrobcov dotknutého výrobku. V každom prípade tvrdenia čínskej vlády nemajú vplyv na predbežné zistenia Komisie, že čínska vláda poskytla subvencie vyvážajúcim výrobcom BEV, ktoré sú napadnuteľné podľa Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach a základného nariadenia. Na rozdiel od tvrdenia čínskej vlády čínske napadnuteľné subvencie vytvárajú nespravodlivú hospodársku súťaž, ktorou by sa zabrzdil rozvoj globálneho odvetvia BEV, najmä výrobného odvetvia Únie. Dvojstranné úsilie v boji proti zmene klímy nemôže byť postavené na nespravodlivej hospodárskej súťaži zo strany subvencovaných BEV za nízke ceny, ale malo by byť založené na rovnakých podmienkach, v ktorých spravodlivá hospodárska súťaž a inovácie povedú k zelenej transformácii. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(112) Čínska vláda tvrdila, že nedostala žiadnu zmysluplnú a náležitú možnosť konzultácií pred začiatkom prešetrovania v zmysle článku 13 ods. 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach, keďže Komisia verejne oznámila začatie prešetrovania pred tým, ako čínsku vládu pozvala na konzultácie, ktoré boli naplánované počas obdobia štátnych sviatkov v Číne, a tým sa čínskej vláde znemožnilo zrealizovať náležité konzultácie. Čínska vláda ďalej tvrdila, že nedostala žiadne informácie ani dôkazy týkajúce sa vymedzenia výrobku, osobitných okolností odôvodňujúcich prešetrovanie *ex officio*, zloženia výrobného odvetvia Únie, informácií a dôkazov, z ktorých vychádzajú tvrdenia o subvencovaní, údajov týkajúcich sa hrozby ujmy, a údajov, ktoré sú základom príčinnej súvislosti. Okrem toho sa konzultácie pred začatím prešetrovania nevzťahovali na všetky údajné subvenčné schémy.

(113) V súlade s článkom 10 ods. 7 základného nariadenia a článkom 13 ods. 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach Komisia pozvala čínsku vládu na konzultácie s cieľom objasniť túto situáciu v súvislosti s údajnými subvenciami pred začatím prešetrovania. Oznámenie predsedníčky Komisie v prejave o stave Únie z 13. septembra 2023, že Komisia začína antisubvenčné prešetrovanie elektrických vozidiel pochádzajúcich z Číny, nepredstavovalo začatie prešetrovania. Čínska vláda dostala 22. septembra 2023 verbálnu nótu, v ktorej bolo čínskej vláde oznámené rozhodnutie Európskej komisie začať antisubvenčné konanie *ex officio*. K tomu došlo pred obdobím štátnych sviatkov v Číne. Spolu s verbálnou nótou bol čínskej vláde zaslaný aj súhrn subvencovania a hrozby ujmy, v ktorom sa poskytli dostatočné dôkazy o existencii napadnuteľných subvencií, ujme a príčinnej súvislosti. Ani v článku 11 ods. 8 základného nariadenia, ani v článku 13 ods. 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach sa od Komisie nevyžadovalo, aby zaslala čínskej vláde úplný súbor *ex officio* pred začatím prešetrovania. Schémy, ktoré údajne neboli zahrnuté do konzultácií, nie sú iné identifikované subvencie, ale patria k schémam, o ktorých sa počas konzultácií diskutovalo medzi Komisiou a čínskou vládou. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(114) Čínska vláda tvrdila, že jej práva na obhajobu boli ovplyvnené tým, že Komisia zamietla riadne predĺženie lehoty, pričom čínska vláda jej poskytla niekoľko dôvodov na takéto predĺženie.

(115) V oznámení o začatí konania bolo v bode 9 uvedené, že o predĺženie lehôt by sa malo žiadať len za výnimočných okolností a takéto predĺženie sa povolí len v riadne opodstatnených prípadoch po preukázaní dostatočných dôvodov. Okrem toho sa v ňom uvádzalo, že pokiaľ ide o lehoty na predloženie ďalších informácií iných ako vyplnené dotazníky, predĺženia sa obmedzia na tri dni, pokiaľ sa nepreukáže existencia mimoriadnych okolností. Čínska vláda nepreukázala okolnosti takej mimoriadnej povahy, ktoré by odôvodňovali predĺženie lehoty o viac ako tri dni. Vzhľadom na víkend, ktorý spadal do tohto trojdňového predĺženia, čínska vláda poskytla predĺženie o štyri kalendárne dni. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(116) Čínska vláda a CCCME okrem toho tvrdili, že neboli splnené požiadavky na začatie prešetrovania *ex officio* podľa článku 10 ods. 8 základného nariadenia. Podľa čínskej vlády a CCCME Komisia nepreukázala žiadne mimoriadne okolnosti, ktoré by odôvodňovali začatie prešetrovania, bez toho, aby dostala písomný podnet od výrobného odvetvia Únie alebo v jeho mene. Čínska vláda tvrdila, že výrobné odvetvie BEV v Únii mohlo samo podať podnet, a skutočnosť, že tak neurobilo, je jasným dôkazom toho, že neexistujú žiadne mimoriadne a osobitné okolnosti odôvodňujúce začatie prešetrovania *ex officio*. Čínska vláda ďalej tvrdila, že podľa tlačových správ sa výrobcovia BEV z Únie verejne postavili proti súčasnému prešetrovaniu a že to je jasný dôkaz toho, že neexistujú žiadne mimoriadne a osobitné okolnosti odôvodňujúce začatie prešetrovania *ex officio*.

(117) V dokumente o začatí konania Komisia dostatočne odôvodnila začatie prešetrovania *ex officio*. Komisia sa najmä domnievala, že rýchly prienik čínskeho subvencovaného dovozu BEV za nízke ceny na trh, pri ktorom hrozí nenapraviteľné poškodenie výrobného odvetvia Únie, má osobitný charakter odôvodňujúci začatie prešetrovania *ex officio*. Subvencovanie čínskeho výrobného odvetvia BEV spôsobilo veľký a zrýchľujúci sa prílev dovozu BEV vyrobených v Číne na trh Únie za ceny, ktoré stláčajú ceny nadol či bránia zvýšeniu cien, ku ktorému by inak došlo, a hrozí, že spôsobí značnú ujmu výrobnému odvetviu BEV v Únii, čo môže byť nezvratné z dôvodu technologického rozvoja a úrovne požadovaného financovania výskumu a vývoja. Možnosť, že výrobné odvetvie BEV v Únii by mohlo samo podať podnet, nemá vplyv na zistenie Komisie v tomto konkrétnom prípade, keďže existovali mimoriadne okolnosti, ktoré odôvodňovali začatie prešetrovania *ex officio*. Komisia sa okrem toho nevyjadrila k tlačovým správam. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(118) Čínska vláda tvrdila, že dokument o začatí konania neobsahoval žiadne dôkazy o preferenčných úveroch a poistení vývozných úverov a obsahoval len nedostatočné dôkazy o poskytnutí grantov, no žiadne dôkazy o poskytovaní tovaru a služieb za nižšiu ako primeranú odmenu ani žiadne dôkazy na prešetrenie ušlých alebo nevybraných štátnych príjmov a obsahoval nesprávne pochopenie daňových úľav na vývoz.

(119) Dôkazy zahrnuté v dokumente o začatí konania predstavovali informácie, ktoré mala Komisia primerane k dispozícii pred začatím prešetrovania. Ako sa uvádza v správe o dostatočnosti dôkazov, ktorá obsahuje posúdenie Komisie týkajúce sa všetkých dôkazov, ktoré má Komisia k dispozícii, pokiaľ ide o Čínu, a na základe ktorých Komisia začala prešetrovanie, vo fáze začatia prešetrovania existovali dostatočné dôkazy nasvedčujúce, že údajné subvencie boli napadnuteľné, pokiaľ ide o ich existenciu, výšku a povahu. Pre všetky rôzne schémy uvedené v dokumente o začatí konania Komisia poskytla právny základ, špecifickosť týchto subvenčných schém pre výrobné odvetvie BEV a v rozsahu, v akom k nim mala Komisia prístup, podrobné informácie z verejne dostupných zdrojov o množstvách subvencií poskytovaných čínskou vládou vyvážajúcim výrobcom BEV. Komisia sa preto domnievala, že má dostatočné dôkazy o poskytovaní napadnuteľných subvencií v súlade so základným nariadením a Dohodou o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach.

(120) Čínska vláda uviedla, že pri prešetrovaniach začatých na základe podnetu výrobného odvetvia Únie Komisia vo všeobecnosti overuje otázky týkajúce sa dovozu výrobcov z Únie z krajiny, ktorá je predmetom prešetrovania, a ich vzťahov s vyvážajúcimi výrobcami, ako aj ich činností v Únii počas preskúmania reprezentatívnosti, ktoré sa uskutočňuje pred začatím prešetrovania. Čínska vláda preto požiadala Komisiu, aby i) objasnila, či Komisia pri vymedzení výrobného odvetvia BEV v Únii v dokumente o začatí konania zohľadnila skutočnosť, že niektorí výrobcovia z Únie vyrábajú v Číne, niektorí sú vo vlastníctve čínskych spoločností alebo majú malú výrobu v Únii; ii) poskytla zloženie výrobného odvetvia BEV v Únii z hľadiska počtu výrobcov a skupín výrobcov, celkového objemu výroby BEV v Únii a celkového objemu a hodnoty predaja výrobného odvetvia BEV v Únii v každom roku posudzovaného obdobia; iii) objasnila, či Komisia vylúčila nejakého výrobcu BEV z Únie zo zoznamu 12 výrobcov uvedených v dokumente o začatí konania; iv) poskytla celkový objem a hodnotu dovozu výrobcov BEV z Únie z Číny a iných krajín ako Čína; a v) poskytla objem a hodnotu dovozu výrobcov BEV z Únie z Číny v porovnaní s ich celkovou výrobou a predajom v EÚ (aj keď len rozpätia).

(121) Komisia poznamenala, že toto prešetrovanie sa začalo z vlastnej iniciatívy, a nie na základe podnetu. Komisia preto v súčasnom prešetrovaní nepotrebovala vykonať preskúmanie reprezentatívnosti. Z toho vyplýva, že žiadosti o objasnenie a žiadosti o informácie spojené s dokumentom o začatí konania neboli v tejto súvislosti relevantné, a preto boli zamietnuté.

(122) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že v dokumente o začatí konania Komisia selektívne a neopodstatnene použila niekoľko databáz, ako je Global Trade Atlas (ďalej len „GTA“), Eurostat a S&P Global Mobility na rôzne aspekty posúdenia ujmy bez toho, aby sa snažila zosúladiť informácie alebo vysvetliť, ako alebo prečo bol konkrétny súbor údajov vhodný pre konkrétnu súčasť posúdenia ujmy.

(123) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. V dokumente o začatí konania Komisia použila informácie, ktoré mala k dispozícii pred začatím prešetrovania. Až na Eurostat nie sú dve ďalšie databázy vo vlastníctve Komisie, a preto Komisia nemohla úplne zosúladiť informácie v týchto databázach. V dokumente o začatí konania Komisia ďalej vysvetlila, že keď to bolo možné, krížovo skontrolovala informácie v týchto databázach a v prípade potreby upravila tieto informácie s inými informáciami, ktoré mala k dispozícii. Komisia takisto vysvetlila, že údaje S&P Global Mobility poskytli podrobnejší prehľad o typoch BEV predávaných na trhu Únie, a vysvetlila dva moduly údajov, ktoré použila. Databáza Eurostat sa okrem toho použila na objem dovozu BEV z Číny, zatiaľ čo databáza GTA sa použila na objem vývozu Číny do Únie. Objem dovozu BEV z Číny do Únie a objem vývozu BEV z Číny do Únie nie sú rovnaké, keďže vychádzajú z údajov oznámených rôznymi colnými orgánmi. Okrem toho, bez ohľadu na zdroj informácií bol záver rovnaký, t. j. objem dovozu/vývozu BEV z Číny sa zvýšil počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje dokument o začatí konania. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(124) Čínska vláda tvrdila, že Komisia v dokumente o začatí konania porovnala polročné údaje za rok 2023 s predchádzajúcimi úplnými rokmi ako 2020, 2021 a 2022, aby vyvodila závery o čínskych dovozných cenách a podiele na trhu a ich cenových vplyvoch na výrobné odvetvie BEV v Únii, aby mohla odhadnúť budúce cenové vplyvy tohto dovozu, ako aj s ohľadom na situáciu výrobného odvetvia BEV v Únii, a že takéto posúdenie nebolo objektívne.

(125) V dokumente o začatí konania Komisia použila ako obdobie posudzovania celé roky 2020, 2021 a 2022 a prvú polovicu roku 2023, a to vzhľadom na to, že prešetrovanie sa začalo v októbri 2023, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1. Na posúdenie trendu ukazovateľov ujmy týkajúce sa objemu, ako je objem dovozu, predaja, vývozu, výroby a spotreby, Komisia vypočítala index len za celé roky, pričom rok 2020 považovala za východiskový rok. Komisia nevypočítala index za prvú polovicu roka 2023 pomocou celého roka 2020 ako východiskového roka, keďže pre ukazovateľ objemu by obdobie posudzovania a východiskový rok mali byť totožné (t. j. pol roka nemožno porovnávať s celým rokom). Priemerné ceny nie sú ukazovateľom objemu, a preto Komisia vypočítala index aj pre prvú polovicu roka 2023 pomocou celého roka 2020 ako východiskového roka. Takéto posúdenie je úplne objektívne pre odvetvia, ako je odvetvie BEV, ktorých predajná cena sa nelíši podľa sezóny, a pokiaľ je zverejnené príslušné obdobie. Pokiaľ ide o trhové podiely, Komisia vypočítala trhové podiely v každom celom roku (2020, 2021 a 2022), ako aj v prvej polovici roka 2023 a vysvetlila, ako sa podiel na trhu počas tohto obdobia vyvíjal. Pokiaľ ide o závery, ku ktorým Komisia dospela v dokumente o začatí konania, pokiaľ ide o účinky cien čínskeho dovozu na výrobné odvetvie BEV v Únii a odhadované budúce cenové vplyvy tohto dovozu, čínska vláda nevysvetlila, prečo presne nebola Komisia vo svojich záveroch objektívna. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(126) Čínska vláda tvrdila, že objem predaja výrobného odvetvia Únie a údaje o predajných cenách vychádzali z rôznych zdrojov a súborov údajov, a preto tvrdila, že posúdenie Komisie nebolo objektívne. CCCME tvrdila, že v dôsledku toho, že Komisia použila rozličné súbory údajov na rôzne aspekty posúdenia ujmy, nebolo možné získať presný obraz o situácii výrobného odvetvia BEV v Únii.

(127) Komisia s týmito tvrdeniami nesúhlasila. Informácie zahrnuté v dokumente o začatí konania vychádzali z informácií, ktoré mala Komisia primerane k dispozícii pred začiatkom prešetrovania. Komisia musela v dokumente o začatí konania použiť niekoľko databáz, ako je Eurostat, GTA a S&P Global Mobility, keďže neexistovala jedna databáza, ktorá by zahŕňala všetky informácie, ktoré Komisia potrebovala pri svojom posúdení. Skutočnosť, že objem predaja výrobného odvetvia Únie nevychádza z rovnakej databázy ako predajné ceny, neznamená, že posúdenie Komisie nie je objektívne. Ako bolo vysvetlené v dokumente o začatí konania, v databáze, ktorú Komisia použila na posúdenie cenového trendu výrobného odvetvia Únie, sa neuvádzal pôvod vozidla. To bolo osobitne dôležité pri BEV vyrobené skupinou Tesla, v prípade ktorých mohli by niektoré modely BEV vyrobené v Číne aj v Únii. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(128) Čínska vláda a CCCME požiadali Komisiu, aby i) poskytla ďalšie podrobnosti o dátových moduloch a správach od S&P Global Mobility, ktoré Komisia použila v dokumente o začatí konania, najmä pokiaľ ide o metodiku zberu údajov o objeme predaja a hodnote S&P Global Mobility vrátane základu zberu údajov a zdroja a či údaje zahŕňajú všetky odhady, a ak áno, povahu odhadov; a ii) zverejnila podkladové údaje S&P Global Mobility, ktoré Komisia zoradila/vybrala na základe konkrétnych parametrov. Ďalej sa uviedlo, že hoci S&P Global Mobility je platená publikácia, dá sa prirovnať k GTA, a že ako pri antidumpingových prešetrovaniach Komisia zverejňuje podrobné údaje z GTA (v kontexte výberu reprezentatívnej krajiny), podobne ako GTA, Komisia by mala poskytnúť podrobné údaje s ohľadom na moduly S&P Global Mobility. CCCME ďalej tvrdila, že podkladové údaje S&P Global Mobility a informácie týkajúce sa zdroja a metodiky použitej na zber údajov, pokiaľ ide o objem a hodnotu predaja BEV a ich pôvod, sú kľúčové na to, aby zainteresovaným stranám umožnili overiť si dôveryhodnosť a spoľahlivosť údajov, ktoré používa Komisia. CCCME tvrdila, že nie je jasné, či sa údaje S&P Global Mobility medzi týmito dvoma modulmi použitými Komisiou zhodujú a či sa predovšetkým vzťahujú na celý predaj čínskych a únijných BEV v Únii.

(129) Ako sa vysvetľuje v dokumente o začatí konania, Komisia použila dva moduly údajov z S&P Global Mobility s cieľom posúdiť dovoz čínskych BEV do Únie. Jeden modul údajov (modul 1) bol založený na údajoch týkajúcich sa objemu výroby na predaj na trhu Únie. V tomto module Komisia dokázala identifikovať presné miesto výroby konkrétneho modelu BEV, ktorý sa mal predávať na trhu Únie. Týkalo sa to najmä tých modelov BEV, ktoré sa predávali na trhu Únie, ale ktoré sa vyrábali vo viacerých krajinách (nielen v Číne), napr. modely skupiny Tesla. Ďalší modul údajov (modul 2) bol založený na údajoch týkajúcich sa predaja BEV na trhu Únie. V tomto module však nebolo možné identifikovať presné miesto, kde bol konkrétny model auta vyrobený. Ako zdôraznila čínska vláda, S&P Global Mobility je platená publikácia, a preto Komisia nemohla zverejniť podkladové údaje. Úroveň údajov v S&P Global Mobility (výroba na predaj v Únii za každého výrobcu, model vozidiel atď.) nie je porovnateľná s informáciami, ktoré Komisia zverejňuje z GTA (údaje o dovoze) na výber reprezentatívnej krajiny v antidumpingovom prešetrovaní. Čínska vláda a CCCME si však môžu údaje od S&P Global Mobility zakúpiť. V každom prípade si Komisia všimla, že CCCME už mala prístup k údajom modulu 2 S&P Global Mobility, keďže tieto údaje sa použili v analýze predloženej v prílohe I k podaniu CCCME z 20. decembra 2023. Žiadosť bola preto zamietnutá.

(130) CCCME tvrdila, že v dokumente o začatí konania Komisia klasifikovala BEV z Únie do viacerých segmentov, no neposkytla žiadne informácie týkajúce sa čínskych BEV a či sú porovnateľné s BEV z Únie v každom segmente. CCCME okrem toho tvrdila, že v dokumente o začatí konania sa nezohľadnila hospodárska súťaž a zastupiteľnosť medzi čínskymi BEV a BEV vyrábanými výrobcami z Únie v Únii v rámci každého segmentu. CCCME okrem toho tvrdila, že v každom segmente môžu byť rôzne modely a typy karosérií BEV, ako sú autá a SUV, a že tento rozdiel v typoch karosérie ovplyvnil porovnateľnosť cien a v dôsledku rozdielu v typoch karosérie okrem iných faktorov sú modely BEV v rámci špecifického segmentu pravdepodobne neporovnateľné.

(131) Segmenty (z hľadiska druhu výrobku) použité Komisiou na cenové porovnanie neboli vytvorené Komisiou v súčasnom prešetrovaní. Informácie týkajúce sa segmentov boli dostupné v údajoch získaných z S&P Global Mobility, keďže všetky BEV predávané na trhu Únie klasifikujú do takýchto segmentov iné tretie strany, ako sú výrobcovia, predajcovia automobilov, požičovne áut atď. Tieto segmenty sa vzťahujú na BEV vyrobené výrobným odvetvím Únie aj na BEV dovezené z Číny. V dokumente o začatí konania sa okrem toho od Komisie nevyžadovalo, aby vykonala posúdenie hĺbkového porovnania medzi čínskymi dovezenými BEV a BEV vyrobenými výrobným odvetvím Únie. Takéto porovnanie sa robí v priebehu prešetrovania na základe PCN, ktorých predloženie sa vyžaduje od čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a od výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(132) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že na vývoj čínskych cien BEV na trhu Únie Komisia použila údaje z Eurostatu, ktoré zahŕňali vlastný dovoz výrobného odvetvia Únie, a dospela k záveru, že ceny sa v období roku 2020 a prvej polovici roku 2023 znížili o 2 %, no ignorovala skutočnosť, že z údajov S&P Global Mobility vyplynul 3 % nárast váženej priemernej predajnej ceny čínskeho dovozu BEV v období od roku 2022 do prvej polovice roku 2023. Čínska vláda okrem toho takisto tvrdila, že keďže väčšinu dovozu z Číny realizovalo výrobné odvetvie Únie za transferové ceny, nie je možné vykonať žiadne zmysluplné posúdenie čínskych dovozných cien BEV na základe údajov Eurostatu.

(133) Komisia poznamenala, že čínska vláda poskytla protichodné tvrdenia. Na jednej strane tvrdila, že pre Komisiu nie je objektívne porovnávať priemerné ceny za polročné obdobie s priemernými cenami jedného roka, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 124, a na druhej strane kritizovala Komisiu za to, že vo svojej analýze nezohľadnila zvýšenie cien v prvej polovici roka 2023 v porovnaní s rokom 2022. V posúdení trendu dovozných cien musí Komisia okrem toho zohľadniť každý dovoz z Číny, hoci v niektorých prípadoch bol dovoz uskutočnený za transferové ceny. Okrem toho údaje S&P Global Mobility neuvádzali dovoznú cenu z Číny, ale váženú priemernú cenu pre konečného spotrebiteľa BEV dovážaných z Číny. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(134) Čínska vláda tvrdila, že vážená priemerná jednotková dovozná cena na základe Eurostatu bola oddelená od skutočnej predajnej ceny BEV pre spotrebiteľa, ako uvádza S&P Global Mobility, a preto to naznačovalo, že posúdenie cien v dokumente o začatí konania nebolo objektívne ani založené na nesporných dôkazoch.

(135) Ceny v dvoch databázach Eurostat a S&P Global Mobility sa odlišujú, keďže ide o ceny pre rozličné typy zákazníkov a za rôzne úrovne obchodu. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(136) Čínska vláda tvrdila, že vyhlásenie Komisie v dokumente o začatí konania o tom, že modul 2 S&P Global Mobility použitý na cenové porovnanie medzi výrobným odvetvím Únie a čínskym dovozom zahŕňal väčšinu predaja všetkých BEV na trhu Únie v hlavných členských štátoch, spochybňuje rozsah a pokrytie údajov S&P Global Mobility. Toto tvrdenie zopakovala aj CCCME, ktorá ďalej žiadala Komisiu, aby vysvetlila svoj výber zdrojov údajov a reprezentatívnosť použitých údajov.

(137) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. V dokumente o začatí konania sa od Komisie nevyžadovalo, aby vykonala cenové porovnanie všetkých BEV výrobného odvetvia Únie a čínskych BEV. Ako bolo vysvetlené v dokumente o začatí konania, modul 2 S&P Global Mobility zahŕňal väčšinu predaja všetkých BEV na trhu Únie v hlavných členských štátoch, a preto boli reprezentatívne. Okrem toho, keďže prešetrovanie bolo začaté *ex officio*, Komisia nemala údaje od výrobného odvetvia Únie v dokumente o začatí konania, a preto sa pri cenovom porovnaní uchýlili k najlepším dostupným informáciám, a to údajom spoločnosti S&P Global Mobility, ktorá je spoľahlivým zdrojom informácií používaným výrobcami automobilov.

(138) Čínska vláda a CCCME okrem toho uviedli, že keďže Komisia nezverejnila objem čínskych a únijných BEV, ktorý sa zohľadnil v prípade cenových vplyvov ako celok a na segment, nepochopili, či bol cenový rozdiel podľa segmentu, ako aj celkový cenový rozdiel reprezentatívny.

(139) V dokumente o začatí konania Komisia nevykonala cenový odhad na segment v zmysle segmentácie trhu. Komisia použila faktor segmentu na cenové porovnanie v zmysle druhov výrobku, aby bolo porovnanie zmysluplné s ohľadom na rôzne modely BEV predávané na trhu Únie vzhľadom na neexistenciu ďalších dostupných informácií v tejto súvislosti. Komisia preto nemusela zverejniť objem čínskych a únijných BEV zohľadňujúci cenové vplyvy. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(140) Čínska vláda okrem toho tvrdila, že Komisia nespresnila, či segmenty osobných vozidiel uvedené Komisiou a zohľadnené v cenovom porovnaní vytvorila Komisia alebo ich použila aj spoločnosť S&P Global Mobility.

(141) Komisia pripomenula, že informácie týkajúce sa segmentov boli k dispozícii v module 2 S&P Global Mobility.

(142) Čínska vláda a CCCME takisto tvrdili, že v dokumente o začatí konania nebolo uvedené žiadne cenové porovnanie pre určité segmenty ani žiadne vysvetlenie týkajúce sa ich vylúčenia. Čínska vláda a CCCME ďalej tvrdili, že v prípade, že by sa čínske BEV nepredávali v týchto segmentoch na trhu Únie, potom by sa tieto typy BEV mali vylúčiť z vymedzenia výrobku.

(143) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 139, Komisia nevykonala cenové porovnanie podľa jednotlivých segmentov v zmysle segmentácie. Okrem toho sa prešetrovanie týkalo všetkých batériových elektrických vozidiel, a preto to, či čínski vyvážajúci výrobcovia nevyvážali BEV na trh Únie v určitých segmentoch, nebolo podstatné. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(144) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že Komisia mala vo svojom cenovom porovnaní zohľadniť iné faktory, ktoré majú vplyv na porovnateľnosť, ako sú rozdiely v objemoch predaja zákazníkom a úroveň obchodu.

(145) V dokumente o začatí konania sa od Komisie nevyžaduje, aby vykonala cenové porovnanie, ktoré zohľadňuje všetky faktory, ktoré majú vplyv na porovnateľnosť, keďže pred začatím prešetrovania Komisia nemá prístup k takýmto podrobným informáciám. Takýto výpočet sa uskutočňuje počas prešetrovania na základe podrobných informácií, ktoré predložili čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(146) Čínska vláda, CCCME a spoločnosť 24 tvrdili, že cenové porovnanie vykonané Komisiou v dokumente o začatí konania nebolo objektívne, keďže zahŕňalo predaj skupiny Tesla, pričom tento predaj bol významný.

(147) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Ako bolo vysvetlené v dokumente o začatí konania, pôvod predaja skupiny Tesla na trhu Únie nebol uvedený v databáze od S&P Global Mobility, ktorú Komisia použila na cenové porovnanie. V dokumente o začatí konania sa ďalej od Komisie nevyžadovalo, aby vykonala cenové porovnanie celého predaja na vývoz s celým predajom výrobného odvetvia Únie. Informácie v dokumente o začatí konania vychádzali z informácií, ktoré mala Komisia primerane k dispozícii pred začiatkom prešetrovania. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(148) Čínska vláda tvrdila, že v dokumente o začatí konania Komisia vykonala cenové porovnanie za rok 2022 a prvú polovicu roka 2023 a nezohľadnila údaje za roky 2020 a 2021 a takisto nezohľadnila ani to, ako sa ceny čínskych a unijných BEV v priebehu času vzájomne ovplyvňovali, a v tejto súvislosti sa odvolávala na správy Odvolacieho orgánu vo veci *Čína – HP-SSST (EÚ a Japonsko)* ([18]). CCCME opakovala toto tvrdenie vo svojom podaní z 20. decembra 2023 a odkazovala aj na správu poroty vo veci *Maroko – Konečné antidumpingové opatrenia na zošity (Tunisko)* ([19]).

([18]) Správy Odvolacieho orgánu, *Opatrenia ukladajúce antidumpingové clá na vysokovýkonné bezšvové rúry z nehrdzavejúcej ocele („HP-SSST“) z Japonska/Číny – Opatrenia ukladajúce antidumpingové clá na vysokovýkonné bezšvové rúry z nehrdzavejúcej ocele („HP-SSST“) z Európskej únie*, WT/DS454/AB/R a Add.1 / WT/DS460/AB/R a Add.1, prijaté 28. októbra 2015, DSR 2015:IX, s. 4573, body 5.159 – 5.160.

([19]) Správa poroty, *Maroko – Konečné antidumpingové opatrenia na školské zošity z Tuniska*, WT/DS578/R a Add.1, zaslaná členom WTO 27. júla 2021, odvolaná 28. júla 2021, body 7.218 – 7.220.

(149) Komisia poznamenala, že dve správy WTO sa odvolávajú na cenovú analýzu vykonanú počas prešetrovania, a nie na analýzu vykonanú v podnete či v dokumente o začatí konania, kde je dôkazná norma nižšia. Komisia sa domnievala, že pred začatím prešetrovania bola cenová analýza uvedená v dokumente o začatí konania dostatočná. V priebehu prešetrovania sa vykonáva hlbšia analýza na základe údajov, ktoré predložili čínski vývozcovia zaradení do vzorky a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(150) Čínska vláda a CCCME takisto tvrdili, že pri cenovom porovnaní Komisia nezohľadnila dovoz výrobcov BEV z Únie a že stratégia stanovovania cien výrobcov z Únie v prípade BEV vyrobených v Číne bola pravdepodobne ovplyvnená celkovou obchodnou stratégiou výrobcov z Únie.

(151) Pri cenovom porovnaní Komisia vylúčila z cenového porovnania len predaj spoločnosti Tesla, keďže informácie, ktoré mala k dispozícii, nemohli rozlišovať medzi BEV spoločnosti Tesla vyrobenými v Číne a BEV vyrobenými v Únii, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 147. Komisia okrem toho poznamenala, že čínska vláda a CCCME nezdôvodnili svoje tvrdenie týkajúce sa stratégie stanovovania cien výrobného odvetvia Únie. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(152) Čínska vláda a CCCME takisto tvrdili, že pri cenovom porovnaní Komisia nezohľadnila faktor značky, no nevysvetlili, ako by Komisia mala takýto faktor zohľadňovať vo svojom cenovom porovnaní. Čínska vláda a CCCME takisto tvrdili, že nárast predajných cien výrobného odvetvia Únie spolu s rastúcim objemom predaja vyvolávajú otázky o miery, do akého BEV čínskej značky súťažia s výrobným odvetvím Únie, a že údajne nižšie ceny čínskeho dovozu BEV samy osebe nesvedčia o stlačení či znížení cien. Čínska vláda a CCCME uviedli, že v správe poroty vo veci *Maroku – Konečné antidumpingové opatrenia na školské zošity (Tunisko)* ([20]) sa konštatuje, že preskúmanie cenových vplyvov si vyžaduje, aby prešetrovací orgán zohľadnil rozdiely medzi troma prvkami cenového dosahu, keďže prvky dôležité na posúdenie výrazného cenového podhodnotenia sa líšia od prvkov dôležitých pri zohľadňovaní výrazného zníženia a potlačenia cien. Čínska vláda a CCCME ďalej poznamenali, že sa neuskutočnila žiadna nezávislá analýza zníženia a potlačenia cien a že tvrdenie o znížení cien bolo neopodstatnené, keďže ceny výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia zvýšili. Spoločnosť 24 takisto doplnila faktory, ktoré Komisia nezohľadnila v dokumente o začatí konania na cenovú analýzu, a to i) trhové segmenty; a ii) ďalšie faktory, ktoré ovplyvňujú konkurenčnú dynamiku v automobilovom priemysle, bez špecifikovania týchto faktorov.

(153) Komisia sa domnievala, že v dokumente o začatí konania poskytla dostatočné informácie o cenách, ktoré boli založené na informáciách, ktoré mala Komisia primerane k dispozícii pred začatím prešetrovania. Komisia vykoná počas prešetrovania hĺbkovú analýz cien na základe informácií, ktoré predložili čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(154) Pokiaľ ide o posúdenie údajnej zraniteľnosti výrobného odvetvia BEV Únie, čínska vláda a CCCME tvrdili, že i) v dokumente o začatí konania sa Komisia selektívne zamerala na špecifické ekonomické ukazovatele výrobného odvetvia Únie, ako je objem výroby, objem predaja, trhový podiel, predajné ceny a zamestnanosť, pričom sa prehliadali ostatné ukazovatele, ktoré sú dôležité v záujme hodnotenia situácie a budúceho vývoja výrobného odvetvia BEV Únie, ako je výrobná kapacita, využitie kapacity, výrobné náklady, faktory ovplyvňujúce predajné ceny, ziskovosť a návratnosť investícií; ii) ukazovatele použité Komisiou v dokumente o začatí konania preukázali zdravé výrobné odvetvie Únie, keďže výrobné odvetvie Únie malo počas posudzovaného obdobia väčšinový trhový podiel, a že nepatrný pokles trhového podielu zaznamenaný počas šesťmesačného obdobia neslúžil ako spoľahlivý ukazovateľ zraniteľnosti, keďže výrobcovia BEV z Únie úspešne predali celú svoju zvyšujúcu sa produkciu a súčasne zažívali výrazný rast predaja na rozvíjajúcom sa trhu; iii) predaj výrobného odvetvia Únie vzrástol v období rokov 2020 až 2022 rýchlejšie ako miera rastu spotreby v Únii; iv) predajné ceny výrobného odvetvia Únie, ktoré sa zvýšili o 30 %, naznačujú, že výrobcovia z Únie si dokázali udržať svoj trhový podiel a zvýšiť ceny bez ohľadu na čínsky dovoz BEV; v) rastúca zamestnanosť svedčí o tom, že výrobné odvetvie Únie je optimistické z hľadiska budúceho vývoja; a vi) vývoz výrobného odvetvia Únie vzrástol. Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že výrobné odvetvie Únie nebolo v zraniteľnej pozícii a že v skutočnosti rástlo, keďže údaje o objeme predaja, výrobe a vývoze ukazujú pozitívny trend, zatiaľ čo údaje o trhovom podiele nenaznačujú jasný trend, hoci od roku 2021 došlo k zlepšeniu situácie na trhu.

([20]) Správa poroty, *Maroko – Konečné antidumpingové opatrenia na školské zošity (Tunisko)*, body. 7.195 – 7.196.

(155) V dokumente o začatí konania Komisia predložila informácie, ktoré boli verejne dostupné vzhľadom na to, že sa prešetrovanie začalo *ex officio*. Komisia sa domnievala, že v dokumente o začatí konania poskytla dodatočné informácie, pokiaľ ide o zraniteľnosť výrobného odvetvia Únie. Komisia najmä vysvetlila, že situácia výrobného odvetvia Únie nepoukázala na existenciu značnej ujmy, ktorú by spôsobil dovoz z Číny. Čínski vývozcovia však značne zvýšili svoj prienik na trh Únie vo veľmi krátkom čase za ceny výrazne nižšie v porovnaní s cenami výrobného odvetvia Únie, čím sa znížili ceny alebo sa zabránilo zvýšeniu cien, ku ktorému by inak došlo, a následne sa vytvoril značný tlak na predaj v Únii, trhové podiely a rozpätia zisku. Bolo to dôležité najmä v súvislosti s tým, že výrobné odvetvie Únie bude musieť dosiahnuť vyššie objemy predaja na trhu BEV, aby absorbovalo veľké investície, ktoré musí vynaložiť, aby zostalo konkurencieschopné pri prechode na úplnú elektrifikáciu. Prudký nárast dovozu BEV s pôvodom v Číne za nízke ceny, ktorý by získal významný trhový podiel na rastúcom trhu, by viedol k tomu, že výrobné odvetvie Únie utrpí veľké straty, ktoré by sa mohli rýchlo stať neudržateľnými.

(156) Pokiaľ ide o hrozbu ujmy, čínska vláda a CCCME tvrdili, že Komisia neposkytla žiadne dôkazy ani vysvetlenie, pokiaľ ide o právnu požiadavku v záhlaví článku 8 ods. 8 základného nariadenia, že zmena okolností, ktoré by vytvorili situáciu, v ktorej ujma je jasne predvídateľná a bezprostredne hroziaca, a že Komisia nevykonala žiadnu analýzu budúceho vývoja.

(157) Komisia v dokumente o začatí konania neposkytla dostatočné dôkazy, ktoré by svedčili o tom, že by vývoj subvencovaného dovozu predstavoval bezprostrednú hrozbu ujmy pre už aj tak zraniteľné výrobné odvetvie Únie. Komisia najmä poskytla dôkaz o tom, že kombinácia vysokých objemov a trhových podielov čínskych BEV za veľmi nízke ceny by mohla ohroziť prežitie výrobného odvetvia BEV Únie. Čínski vyvážajúci výrobcovia BEV považujú trh Únie za veľmi príťažlivý z hľadiska jasného plánu elektrifikácie, veľkosti a cien. Vzhľadom na analýzu budúceho vývoja Komisia okrem toho poznamenala, že analýza hrozby ujmy má charakter budúceho vývoja a že analýza prvkov v bode 6 dokumentu o začatí konania predstavuje analýzu budúceho vývoja. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(158) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že na vyhodnotenie miery rastu čínskeho dovozu v dokumente o začatí konania Komisia vzala do úvahy len trhový podiel čínskych značiek, pričom mala začleniť celý dovoz z Číny.

(159) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasí. V dokumente o začatí konania Komisia vypočítala trhový podiel celého dovozu z Číny v bode o ujme. V bode o hrozbe ujmy Komisia doplnila informácie týkajúce sa trhového podielu uvedeného v bode o ujme a vysvetlila, že dovoz BEV z Číny by sa mal rozdeliť do troch kategórií, a to európske značky, americká značka a čínske značky, a poskytla aj trhový podiel čínskych značiek. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(160) Spoločnosť 24 tvrdila, že Komisia v dokumente o začatí konania náležite nevysvetlila metodiku výpočtu značnej miery nárastu subvencovaného dovozu na trh Únie. Spoločnosť 24 najmä tvrdila, že Komisia vo veľkej miere vychádzala z údajov o vývoze čínskych BEV z databázy GTA a nevysvetlila základnú metodiku databázy GTA vzhľadom na významné rozdiely medzi údajmi z GTA a ďalšími zdrojmi, ako je Eurostat a S&P Global Mobility.

(161) Komisia nesúhlasila s neodôvodneným záverom spoločnosti 24, že sa pri hodnotení miery nárastu subvencovaného dovozu do Únie vo veľkej miere opierala o údaje GTA. Okrem toho nie je jasné, akú metodiku mala Komisia vysvetliť, pokiaľ ide o GTA. Komisia použila na posúdenie nárastu dovozu/vývozu čínskych BEV do Únie tri zdroje, ktoré mala pred začatím prešetrovania k dispozícii: Eurostat, S&P Global Mobility a GTA. Komisia pri posudzovaní nepripisovala osobitnú váhu žiadnej z týchto databáz. Ako zdôrazňuje samotná spoločnosť 24, GTA poskytla údaje o čínskom vývoze na trh Únie. Eurostat poskytol údaje o dovoze z Číny na trh Únie. Objem vývozu sa môže líšiť od objemu dovozu najmä v prípadoch, keď údaje poskytujú rôzne colné orgány. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(162) Čínska vláda tvrdila, že sa zdá, že podiel čínskych značiek na trhu, ktorý Komisia vypočítala na základe kombinácie zdrojov údajov, účelovo nadhodnocuje podiel čínskych značiek s cieľom vytvoriť falošný dojem o významnej miere nárastu dovozu čínskych značiek do Únie, keďže trhový podiel vypočítaný Komisiou bol vyšší ako príslušný trhový podiel, ktorý nahlásilo ACEA.

(163) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Komisia sa nemôže vyjadriť k údajom o trhovom podiele, ktoré predložilo ACEA, a jeho zdrojom a metodike, keďže nemala prístup k podrobnému súboru údajov, ktoré ACEA použilo v tejto súvislosti. Porovnaním trhového podielu poskytnutého združením ACEA s podielom vypočítaným Komisiou pre čínske značky sa však zdá, že ACEA do tohto výpočtu nezačlenilo dovoz čínskej skupiny Geely, najmä predaj spoločnosti Polestar.

(164) Čínska vláda a CCCME tvrdili, že posúdenie Komisie nebolo objektívne, keďže vlastný dovoz výrobného odvetvia Únie bol vylúčený z posúdenia miery budúceho nárastu čínskeho dovozu a z posúdenia objemu predaja v Únii.

(165) Dovoz uskutočnený výrobným odvetvím Únie nebol vylúčený z posudzovania budúceho zvýšenia čínskeho dovozu. V analýze ujmy okrem toho musí objem predaja výrobného odvetvia Únie zahŕňať iba objem BEV vyrobených v Únii, objem BEV dovezených z Číny je v skutočnosti ďalším predajom výrobného odvetvia Únie na trhu Únie, keďže pri tomto druhu predaja koná výrobné odvetvie Únie na trhu Únie ako obchodník, a nie ako výrobca. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(166) Čínska vláda a spoločnosť 24 tvrdili, že Komisia neuskutočnila objektívne preskúmanie, keďže posúdenie čínskeho dovozu BEV sa nevykonalo na základe segmentu, ako sa to vykonalo v prípade analýzy cenových vplyvov.

(167) V dokumente o začatí konania Komisia nevykonala analýzu cenových vplyvov na základe segmentu. Komisia jednoducho porovnala ceny výrobného odvetvia BEV v Únii s čínskymi BEV v rozličných segmentoch v zmysle druhov výrobku, aby bolo porovnanie cien zmysluplné vzhľadom na niekoľko typov BEV predávaných výrobným odvetvím Únie. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(168) Pokiaľ ide o trhový podiel čínskych značiek na základe S&P Global Mobility v dokumente o začatí konania, čínska vláda požiadala Komisiu, aby i) potvrdila, či sú uvedené rozpätia trhového podielu správne; ii) objasnila, prečo boli rozpätia vôbec uvedené, keď Komisia mala podľa dokumentu o začatí konania presné údaje a za rok 2021 bol uvedený presný podiel čínskych značiek na trhu (t. j. 3 %).

(169) Trhový podiel čínskych značiek bol uvedený v rozpätiach, keďže Komisia použila dva moduly údajov z S&P Global Mobility, ktorých základ pre zber údajov bol odlišný, ako to bolo jasne vysvetlené v dokumente o začatí konania. Rozpätia poskytnuté Komisiou naznačovali výsledok výpočtu trhových podielov na základe týchto dvoch modulov. Za rok 2021 Komisia neposkytla rozpätie, keďže výsledok výpočtu trhového podielu bol rovnaký pre oba moduly údajov.

(170) Čínska vláda a CCCME takisto konštatovali, že tvrdenia Komisie o nadmernej čínskej kapacite boli nepresné a že podstatnú časť výrobnej kapacity BEV v Číne možno pripísať výrobe BEV v Únii. Spoločnosť 24 tvrdila, že analýza Komisie, pokiaľ ide o voľnú kapacitu v Číne, nebola podrobná, keďže nezohľadnila rôzne segmenty na trhu a politický vývoj v Číne a tretích krajinách, ktorý v budúcnosti zvýši dopyt po BEV vo všetkých segmentoch. Čínska vláda a CCCME tvrdili, že Komisia neposúdila očakávaný rast čínskeho domáceho dopytu, hoci je Čína najväčším trhom pre BEV na svete, že väčšina výroby BEV v Číne bola určená pre čínsky domáci trh a absorpčnú kapacitu iných trhov. Spoločnosť 24 tvrdila, že Komisia nevykonala dostatočné posúdenie vývoja a trendov na trhoch s BEV v tretích krajinách.

(171) Komisia sa domnievala, že v dokumente o začatí konania poskytla dostatočné informácie týkajúce sa kapacity a voľnej kapacity v Číne. Komisia vysvetlila najmä to, že niekoľko zdrojov uviedlo, že voľná kapacita v Číne predstavuje približne 50 % a v budúcnosti sa očakáva jej navýšenie, keďže sa budujú ďalšie závody. Kým Čína je naozaj najväčším trhom pre BEV, je takisto orientovaná na vývoz. Veľa čínskych spoločností BEV verejne vyjadrilo svoj záujem vyvážať BEV do Únie a budujú modely BEV osobitne pre trh Únie, ako to bolo vysvetlené v dokumente o začatí konania. V dokumente o začatí konania Komisia ďalej vysvetlila, že tretím najväčším trhom BEV po Číne a Únii sú USA, ktoré boli pre čínskych vyvážajúcich výrobcov fakticky uzavreté vzhľadom na celkové dovozné clá vo výške 27,5 % (2,5 % dovozné a vývozné clo a 25 % clo ([21]) na základe článku 301 Obchodného zákona z roku 1974 ([22])). Ostatné menšie trhy, ako je Turecko a India, mali takisto vysoké dovozné clá na dovoz BEV z Číny. Počas prešetrovania Komisia hĺbkovo posúdi absorpčné kapacity ostatných trhov s ohľadom na čínsku voľnú kapacitu.

(172) CCCME tvrdila, že Komisia nehodnotila, či čínsky dovoz BEV a únijné BEV sú v konkurenčnom vzťahu a či sú navzájom nahraditeľné tak, že by čínsky dovoz BEV mohol spôsobiť hrozbu ujmy výrobnému odvetviu BEV Únie. CCCME sa v tejto súvislosti odvolávala správy Odvolacieho orgánu vo veci *Čína – HP-SSST (Japonsko a EÚ)* ([23]).

(173) Komisia poznamenala, že táto správa sa odvoláva na príslušné posúdenie, ktoré musí Komisia vykonať počas prešetrovania, a nie v podnete či dokumente o začatí konania, kde je úroveň dôkazov nižšia ako počas prešetrovania. Komisia ďalej v dokumente o začatí konania v bode 5.4.2 ukázala cenové porovnanie medzi čínskymi BEV a únijnými BEV na základe segmentov v zmysle druhov výrobku, v bode 5.4.4 Komisia vysvetlila komponenty nákladov na výrobu BEV, ktoré sú rovnaké pre čínskych vyvážajúcich výrobcov a výrobcov z Únie, v bode 5.5 Komisia dospela k záveru, že čínski výrobcovia BEV značne navýšili svoj prienik na trhu EÚ za veľmi krátke obdobie za podstatne nižšie ceny v porovnaní s cenami výrobného odvetvia Únie, potom v bodoch 6.2 a 6.3 Komisia vysvetlila, prečo je trh Únie atraktívny pre čínskych výrobcov, najmä pre konkrétnych čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorých Komisia predstavila v bode 6.3. V bode 7.1 o príčinných súvislostiach Komisia okrem toho vysvetlila, že prítomnosť čínskych vozidiel na trhu Únie vo veľkých objemoch za výrazne nižšie ceny, ako sú ceny výrobného odvetvia Únie, neumožní výrobnému odvetviu Únie vybudovať na trhu Únie skutočné výrobné odvetvie BEV. Vo fáze začatia konania bol preto dostatok dôkazov, ktoré poukazovali na to, že čínske BEV a únijné BEV si priamo konkurujú a sú navzájom nahraditeľné. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(174) Spoločnosť 24 tvrdila, že nič nenasvedčuje tomu, že by dovoz údajne subvencovaných BEV z Číny spôsobil hrozbu značnej ujmy výrobnému odvetviu BEV Únie, pričom zohľadnila i) rastúce výrobné odvetvie BEV v Únii, ktoré podľa spoločnosti 24 nemá zraniteľné postavenie; ii) očakávaný rast trhu s BEV v Únii; a iii) vývoj dovozu z iných tretích krajín. Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že Komisia nezohľadnila segmentáciu trhu osobných vozidiel, pričom tento prvok je dôležitý, pretože by sa tým vysvetlilo, že nízke ceny čínskych BEV v jednom trhovom segmente trhu nemôžu spôsobiť žiadnu údajnú hrozbu ujmy výrobnému odvetviu Únie, ktoré pôsobí v rôznych trhových segmentoch. Spoločnosť 24 okrem toho tvrdila, že ak existuje hrozba ujmy pre výrobné odvetvie Únie, túto hrozbu nebolo možné pripísať dovozu BEV z Číny, keďže i) veľká časť výrobného odvetvia EÚ sa zameriava na vozidlá ICEV, kde mali konkurenčnú výhodu, pričom do trhu BEV začali investovať len nedávno; ii) investície do globálneho dodávateľského reťazca elektrických batérií sú nízke; a iii) prevláda nedostatok cenovo dostupných surovín na výrobu batérií a vysoké ceny energie, ktoré zhoršili vonkajšie otrasy, najmä ruská agresia na Ukrajine.

(175) Čínska vláda tvrdila, že Komisia náležite neposúdila i) dovoz z tretích krajín; ii) vlastný dovoz BEV z Číny výrobcami BEV z Únie – na to takisto poukázala CCCME; a iii) zmeny v modeloch spotreby.

([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%20 such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2 %80 %9D%20U.S.%20commerce

([23]) Správa Odvolacieho orgánu, *Čína – HP-SSST (Japonsko a EÚ)*, bod 5.262.

(176) CCCME tvrdila, že Komisia primerane nezohľadnila ďalšie známe faktory, ktoré by mohli spôsobiť ujmu výrobcom BEV v Únii v budúcnosti, ako je i) závislosť výrobcov BEV z Únie od tretích krajín v prípade batérií a iných komponentov, čo ovplyvňuje ich konkurencieschopnosť vo všeobecnosti a v prípade narušení dodávateľského reťazca, napríklad počas pandémie ochorenia COVID-19 a rusko-ukrajinskej vojny; ii) inflačný tlak a vysoké ceny energií v Únii; iii) politika EÚ na podporu biopalív; iv) hospodárska súťaž medzi vozidlami ICEV a BEV; v) situácia viacerých výrobcov z Únie, ktorí začínajú s výrobou BEV, a ich obmedzený sortiment výrobkov, a vi) cenová politika výrobcov tradičných automobilových značiek EÚ, ktorí vyrábajú aj BEV, a hospodárska súťaž výrobcov v rámci EÚ.

(177) Výrobné odvetvie BEV v Únii skutočne narastalo v súlade s trhom Únie, ktorý postupne prechádza z vozidiel ICEV na BEV. Komisia však v dokumente o začatí konania ďalej vysvetlila, že z dostupných informácií vyplynulo, že výrobné odvetvie Únie vyrábajúce BEV dosiahne prah rentability v rámci podnikania v oblasti BEV, pričom sa očakáva, že okolo roku 2025 dosiahne úrovne ziskovosti. Nízka výkonnosť výrobného odvetvia bola spôsobená najmä vysokými nákladmi na batérie a nákladným výskumným a vývojovým úsilím pri stále relatívne nízkych objemoch. Výrobné odvetvie BEV v Únii potrebovalo neustále investovať najmä do závodov na výrobu batérií a do výskumu a vývoja nových modelov BEV, aby zostalo konkurencieschopné. Hoci je táto situácia v súčasnosti udržateľná, keďže väčšina výrobcov BEV z Únie mohla krížovo kompenzovať vyššie marže, ktoré dosahujú pri predaji vozidiel ICEV, táto možnosť bude postupne ustupovať, keďže trh Únie prechádza na úplnú elektrifikáciu. Inými slovami, budúca ziskovosť výrobného odvetvia BEV v Únii bude vo veľkej miere závisieť od toho, či sa zabezpečia vysoké objemy výroby a predaja BEV. Okrem toho, ako bolo vysvetlené v dokumente o začatí konania, výrobné odvetvie Únie potrebovalo naďalej zvyšovať predaj BEV na trhu Únie vo vysokých objemoch. Prítomnosť čínskych vozidiel na trhu Únie vo veľkých objemoch za výrazne nižšie ceny, ako sú ceny výrobného odvetvia Únie, neumožní výrobnému odvetviu Únie vybudovať na trhu Únie skutočné výrobné odvetvie BEV.

(178) Údaje poskytnuté v dokumente o začatí konania vychádzali z verejne dostupných informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii pred začiatkom prešetrovania. Komisia pred začatím prešetrovania nemala informácie, ktoré by naznačovali, že je potrebná segmentová analýza. Komisia počas prešetrovania ďalej preskúmala túto problematiku a dospela k záveru, že segmentová analýza nebola v tomto prípade opodstatnená ani vhodná, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1041 až 1049.

(179) Komisia okrem toho nemusela do dokumentu o začatí konania zahrnúť vyčerpávajúci zoznam faktorov, ktoré by mohli spôsobiť hrozbu ujmy výrobnému odvetviu Únie, keďže úroveň dôkazov potrebných v dokumente o začatí konania je výrazne nižšia ako počas prešetrovania, ktorým sa ukladajú vyrovnávacie opatrenia. V dokumente o začatí konania Komisia posúdila vývoj dovozu z tretích krajín a ďalšie faktory ovplyvňujúce výkonnosť výrobného odvetvia Únie, ako je nedostatok polovodičov, ťažkosti pri získavaní dostatočného množstva surovín a nabíjacej infraštruktúry. Komisia počas prešetrovania podrobne posúdi tieto faktory, ako sa uvádza v bode 6.2. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(180) Pokiaľ ide o záujem Únie, hoci Komisia priznáva, že na účely začatia prešetrovania zvyčajne nezohľadňovala záujem Únie, čínska vláda tvrdila, že v súčasnom prešetrovaní by takéto posúdenie bolo relevantné a vhodné, keďže toto prešetrovanie sa začalo *ex officio* a zdá sa, že nebolo podporené výrobcami BEV z Únie. Čínska vláda usúdila, že začatie súčasného prešetrovania bolo pre EÚ nelogické a že uloženie opatrení by bolo v rozpore so záujmom Únie, pretože: i) prešetrovanie by neprospelo výrobnému odvetviu BEV v Únii a ak by boli uložené opatrenia, spôsobilo by to problémy s cenovou dostupnosťou a dostupnosťou BEV v Únii; a ii) prešetrovanie nebolo v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy a zelenej energie.

(181) Neexistuje žiadna právna požiadavka zahrnúť posúdenie záujmu Únie do podnetu ani do dokumentu o začatí konania, pokiaľ ide o prešetrovania začaté *ex officio*. Komisia okrem toho dôrazne nesúhlasila s tvrdeniami čínskej vlády uvedenými v odôvodnení 180. Komisia sa počas prešetrovania podrobne zaoberala aspektmi záujmu Únie a svoje zistenia predložila v bode „záujem Únie“.

(182) Dôkazy zahrnuté v dokumente o začatí konania predstavovali informácie, ktoré mala Komisia primerane k dispozícii pred začiatkom prešetrovania. Keďže prešetrovanie sa začalo *ex officio*, Komisia nemala prístup k rovnakým informáciám, ako je to v prípade, keď sa prešetrovanie začne na základe podnetu. Niektoré informácie, ako sú presné údaje o výrobných nákladoch, a teda aj ziskovosti, nie sú verejne dostupné. Napriek tomu dokument o začatí konania obsahoval dostatočné dôkazy, ktoré poukazovali na existenciu hrozby ujmy výrobnému odvetviu Únie a príčinnú súvislosť medzi hrozbou ujmy výrobnému odvetviu Únie a čínskym dovozom BEV, ktorá bola spôsobená subvencovaným dovozom. Komisia preto usúdila, že v súlade so základným nariadením a s Dohodou o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach má dostatočné dôkazy o hrozbe ujmy v dôsledku subvencovaného dovozu.

1.6. Individuálne preskúmanie

(183) Spoločnosť Tesla (Shanghai) Co., Ltd, vyvážajúci výrobca v ČĽR, predložila žiadosť o individuálne preskúmanie podľa článku 27 ods. 3 základného nariadenia. Následne predložila aj vyplnený dotazník. Táto žiadosť sa v tomto štádiu konania zohľadňuje.

2. PREŠETROVANÝ VÝROBOK, DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK

2.1. Prešetrovaný výrobok

(184) Prešetrovaným výrobkom sú nové batériové elektrické vozidlá, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, okrem vozidiel kategórií L6 a L7 podľa nariadenia (EÚ) č. 168/2013 ([24]), poháňané (bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies) výlučne jedným alebo viacerými elektrickými motormi, vrátane vozidiel so spaľovacím motorom na predĺženie dojazdu (pomocnou hnacou jednotkou), v súčasnosti patriace pod číselný znak KN ex 8703 80 10 (kód TARIC 8703 80 10 10) (ďalej len „prešetrovaný výrobok“). Motocykle sú z tohto prešetrovania vylúčené.

(185) V oznámení o začatí konania nebol do definície prešetrovaného výrobku zahrnutý výslovný odkaz na motor na predĺženie dojazdu. Komisia však považovala za potrebné objasniť, že typom BEV sú aj vozidlá, ktoré majú motor na predĺženie dojazdu (pomocnú hnaciu jednotku) pozostávajúci z malého spaľovacieho motora spojeného s elektrickým generátorom, ktorý sa používa na dobíjanie batérie počas pohonu vozidla. Tento typ BEV má rovnaké fyzikálne vlastnosti a použitie a konkuruje ostatným typom BEV, ktoré nemajú motor na predĺženie dojazdu. V posudzovanom období sa tento typ BEV dovážal z Číny a v Únii sa vyrábal v malých objemoch. Analýza Komisie preto od začatia konania zahŕňala údaje týkajúce sa tohto typu BEV.

2.2. Dotknutý výrobok

(186) Dotknutým výrobkom je prešetrovaný výrobok s pôvodom v Číne (ďalej len „dotknutý výrobok“).

2.3. Podobný výrobok

(187) Z prešetrovania vyplynulo, že nasledujúce výrobky majú rovnaké základné fyzické a technické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitia:

dotknutý výrobok pri vývoze do Únie,

a) prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu Číny; a

b) prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

(188) Komisia preto na účel tohto prešetrovania rozhodla, že tieto výrobky sú podobnými výrobkami v zmysle článku 2 písm. c) základného nariadenia.

([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

2.4. **Pripomienky k vymedzeniu výrobku**

(189) Pripomienky k vymedzeniu výrobku zaslali spoločnosti Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (ďalej len „XEV“) a Green World Mobility.

(190) XEV je čínsky vyvážajúci výrobca štvorkoliek uvádzaných na trh pod značkou „XEV“ a vyvážaných do Únie. Jeho hlavným modelom je XEV YOYO.

(191) Spoločnosť XEV uviedla, že XEV YOYO je plne elektrická štvorkolka kategórie L7 podľa kategórií vozidiel vymedzených v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013 ([25]). Podľa spoločnosti XEV sa ako taká líši od motorových vozidiel na prenos cestujúcich a ich batožiny, uvedených v kategórií vozidiel M podľa kategórií vozidiel vymedzených v článku 4 nariadenia 2018/858 ([26]). Spoločnosť XEV okrem toho tvrdila, že štvorkolky kategórie L7 nemajú z dôvodu fyzických a technických rozdielov žiadnu podobnosť s BEV, na ktoré sa zameriava prešetrovanie. Medzi nimi spoločnosť XEV poukázala na to, že XEV YOYO má nižší výkon, nižšiu kapacitu batérie, nižší maximálny dojazd, nižšiu pohotovostnú hmotnosť a nižšiu maximálnu rýchlosť ako niektoré malé BEV kategórie M, navyše s odlišnými požiadavkami na vodičský preukaz a inými rozmermi tabuľky s evidenčným číslom. Spoločnosť XEV takisto identifikovala rozličné použitia a vnímania spotrebiteľov.

(192) Spoločnosť XEV preto požiadala Komisiu, aby potvrdila, že štvorkolky, napríklad XEV YOYO, sa na účely súčasného prešetrovania nepovažujú za BEV, a preto sa na ne nevzťahuje definícia prešetrovaného výrobku.

(193) Analýza Komisie potvrdila, že štvorkolky (kategórie L6 a L7) skutočne nemajú rovnaké fyzikálne a technické vlastnosti ako batériové elektrické vozidlá, na ktoré sa vzťahuje prešetrovanie. Pokiaľ ide o fyzikálne a technické vlastnosti, štvorkolky sú vymedzené obmedzeniami, ako sú maximálna rýchlosť, hmotnosť, výkon motora a sedadlá, zatiaľ čo batériové elektrické vozidlá, na ktoré sa vzťahuje rozsah prešetrovania, takéto obmedzenia nemajú. Komisia preto dospela k záveru, že štvorkolky nie sú súčasťou prešetrovaného výrobku, a preto sa na ne prešetrovanie nevzťahuje. V dôsledku toho sa usúdilo, že na vývoz štvorkoliek do Únie napríklad od spoločnosti XEV sa toto prešetrovanie nevzťahuje.

(194) Spoločnosť Green World Mobility dováža z Číny elektrické mopedy a niektoré elektrické vozidlá určené pre osoby so zdravotným postihnutím. Spoločnosť Green World Mobility tvrdila, že tieto vozidlá sa líšia od prešetrovaného výrobku. Mopedy skutočne patrili do kategórie L6, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) č. 168/2013, zatiaľ čo elektrické vozidlá určené pre osoby so zdravotným postihnutím dovážané spoločnosťou Green World Mobility boli v minulosti zaradené pod číselným znakom KN 8713 90 00. Colné orgány Holandska ich však následne preklasifikovali pod číselný znak KN 8703 80 10. Takéto vozidlá môžu prepravovať maximálne dve osoby a po verejných cestách môžu jazdiť rýchlosťou maximálne 45 km/h. Spoločnosť Green World Mobility napokon potvrdila, že boli takisto klasifikované v kategórii L, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) č. 168/2013.

(195) V analýze Komisie sa potvrdilo, že mopedy a typ elektrických vozidiel určených pre osoby so zdravotným poistením, ktoré dováža spoločnosť Green World Mobility, nemajú rovnaké fyzické ani technické vlastnosti ako batériové elektrické vozidlá, na ktoré sa vzťahuje rozsah prešetrovania. Komisia preto dospela k záveru, že tieto výrobky nie sú súčasťou prešetrovaného výrobku, a preto sa na ne prešetrovanie nevzťahuje.

([25]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

([26]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

3. SUBVENCOVANIE

3.1. Úvod: Predloženie vládnych plánov, projektov a ďalších dokumentov

(196) Pred vykonaním analýzy údajného subvencovania vo forme subvencií alebo programov subvencovania Komisia posúdila vládne plány, projekty a ďalšie dokumenty, ktoré boli relevantné na účely analýzy prešetrovaných programov subvencovania.

(197) Komisia v predbežnej poznámke poukázala na to, že celkové hospodárske usporiadanie Číny sa vyznačuje mimoriadne silnou úlohou štátu, pričom štátne orgány sú zase kontrolované Komunistickou stranou Číny (ďalej len „KSČ“), ktorá je vládnucim politickým subjektom v krajine. V dôsledku toho podniky v Číne pôsobia v špecifickom prostredí, ktoré – na rozdiel od západných ekonomík, kde dominantný organizačný princíp predstavujú trhové sily – sa vyznačuje množstvom mechanizmov, ktoré čínskej vláde poskytujú značnú mieru kontroly nad každým aspektom hospodárskej činnosti v krajine. Táto prísna kontrola bráni hospodárskym subjektom konať ako racionálne trhové subjekty, ktoré sa snažia maximalizovať zisk, a v skutočnosti ich núti konať ako ruka vlády pri realizácii jej politík a plánov.

(198) Pri prenášaní politických rozhodnutí čínskej vlády do každodenného obchodného správania hospodárskych subjektov sú najdôležitejšie tieto prvky: *i)* doktrína socialistického trhového hospodárstva; *ii)* vedenie KSČ; *iii)* systém priemyselného plánovania; *iv)* finančný systém.

(199) Doktrína socialistického trhového hospodárstva, zakotvená v čínskej ústave ([27]), priznáva štátu prirodzenú a všeobecnú kontrolu nad hospodárstvom, ktorá ďaleko presahuje tradičné normy stanovenia regulačného rámca, v ktorom môžu trhové subjekty voľne pôsobiť. Konkrétne podľa článku 6 ústavy: „*Základom socialistického hospodárskeho systému Čínskej ľudovej republiky je socialistické verejné vlastníctvo výrobných prostriedkov* […]. *V prvotnej fáze socializmu štát udržiava základný hospodársky systém, v ktorom prevláda verejné vlastníctvo a vedľa seba sa rozvíjajú rôzne formy vlastníctva, a zachováva systém rozdeľovania, v ktorom prevláda rozdeľovanie podľa práce a vedľa seba existujú rôzne spôsoby rozdeľovania.*“ Okrem toho podľa článku 15 ústavy: „*Štát uplatňuje socialistické trhové hospodárstvo. Štát posilňuje hospodárske právne predpisy, zlepšuje makroreguláciu a kontrolu. Štát v súlade so zákonom zakazuje akejkoľvek organizácii alebo jednotlivcovi narúšať sociálno-ekonomický poriadok.*“ Okrem toho sa článkom 11 ústavy pripisuje štátu intervenčná úloha, ktorá presahuje rámec ochrany práv a záujmov neverejných sektorov, štát teda „*podnecuje, podporuje a usmerňuje rozvoj neverejných sektorov hospodárstva a v súlade so zákonom vykonáva dohľad a kontrolu nad neverejnými sektormi hospodárstva.*“

(200) Tieto ústavné základy sa odrážajú vo všetkých príslušných právnych predpisoch ([28]), ktoré zdôrazňujú socialistické trhové hospodárstvo ako vedúci princíp, na ktorom je založené čínske hospodárstvo. Okrem toho štát pod vedením KSČ skutočne vo veľkej miere využíva rôzne nástroje – stimulačné aj reštriktívne – na usmerňovanie hospodárstva smerom k socialistickej modernizácii, t. j. k cieľom (vrátane cieľov priemyselnej politiky) stanoveným čínskou vládou.

([27]) Ústava ČĽR prijatá 4. decembra 1982, v znení zmien; k dispozícii na adrese: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Pozri napríklad články 1 a 206 Občianskeho zákonníka ČĽR, podľa ktorých: „*Tento zákon je formulovaný* […] *na účely ochrany zákonných práv a záujmov osôb občianskeho práva, úpravy občianskoprávnych vzťahov, udržiavania spoločenského a hospodárskeho poriadku, uspokojovania potrieb rozvoja socializmu s čínskymi charakteristikami a presadzovania základných socialistických hodnôt*“ a „[š]*tát udržiava a zdokonaľuje základné socialistické hospodárske systémy, ako je systém vlastníctva, v rámci ktorého sa spoločne rozvíjajú rôzne formy vlastníctva, pričom základom je verejné vlastníctvo, systém rozdeľovania, v rámci ktorého spoločne existujú rôzne formy rozdeľovania, pričom základom je rozdeľovanie podľa práce, ako aj systém socialistického trhového hospodárstva. Štát upevňuje a rozvíja verejný sektor hospodárstva a podnecuje, podporuje a usmerňuje rozvoj neverejného sektora hospodárstva. Štát uplatňuje socialistické trhové hospodárstvo* […]“; k dispozícii na adrese: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Podobne podľa článku 1 zákona o obchodných spoločnostiach ČĽR: „*Zákon o obchodných spoločnostiach Čínskej ľudovej republiky* […] *bol prijatý s cieľom normalizovať organizáciu a činnosť spoločností, chrániť zákonné práva a záujmy spoločností, akcionárov a veriteľov, chrániť spoločenský a hospodársky poriadok a podporovať rozvoj socialistického trhového hospodárstva.*“; k dispozícii na adrese: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Vedenie KSČ – hoci je formálne zakotvené v ústave krajiny ([29]), ako aj v príslušných sekundárnych právnych predpisoch a v ústave samotnej strany ([30]) – má v praxi rôzne formy: v Číne predovšetkým neexistuje deľba moci a strana vykonáva plnú kontrolu nad zákonodarnou ([31]), výkonnou ([32]), ako aj súdnou ([33]) mocou štátneho aparátu; okrem toho strana dohliada na kľúčové oblasti hospodárstva vrátane finančného sektora a priemyselných odvetví, ktoré sa považujú za strategické, najmä prostredníctvom vlastníctva a/alebo menovania a rotácie kľúčových pracovníkov; okrem toho je vo všetkých podnikoch s viac ako tromi členmi strany povinné zriadenie straníckych buniek ([34]) (pozri aj odôvodnenie 785), a to tak v štátnych, ako aj súkromných, a stranícke štruktúry v podnikoch si často nárokujú právo zúčastňovať sa na operatívnom rozhodovaní spoločností (pozri aj odôvodnenie 786). Všetky tieto kontrolné mechanizmy poskytujú KSČ pevnú kontrolu nad hospodárstvom krajiny a umožňujú strane formulovať a realizovať hospodárske politiky v súlade s jej strategickými úvahami a prioritami.

(202) Smerovanie čínskeho hospodárstva je do značnej miery určované prepracovaným systémom plánovania, ktorý stanovuje priority a predpisuje ciele, na ktoré sa musia ústredné štátne orgány a miestne samosprávy zamerať. Príslušné plány existujú na všetkých úrovniach štátnej správy a pokrývajú všetky hospodárske odvetvia. Ciele stanovené plánovacími nástrojmi sú záväzné a orgány na každej správnej úrovni monitorujú plnenie plánov príslušnými orgánmi štátnej správy na nižšej úrovni. Z celkového hľadiska tento systém plánovania v ČĽR vedie k tomu, že zdroje sú prideľované odvetviam, ktoré vláda určila za strategické, resp. inak politicky významné, namiesto toho, aby boli prideľované v súlade s trhovými silami ([35]).

(203) Na prideľovanie zdrojov v súlade s politickými prioritami čínskej vlády má pre čínske orgány zásadný význam inštrumentalizácia finančného sektora. Čínskemu finančnému systému naďalej dominuje bankový sektor a štát kontroluje bankový sektor (pozri aj bod 3.5.1, najmä podbod 3.5.1.3) prostredníctvom vlastníctva (pozri odôvodnenie 465), ako aj prostredníctvom osobných väzieb. V súlade s tým má čínska vláda ako väčšinový/ovládajúci akcionár právomoc menovať najdôležitejšie pozície v rámci vedenia štátom vlastnených politických bánk (pozri odôvodnenie 454), ako aj bánk, ktoré čiastočne alebo úplne vlastní samotný štát alebo štátom vlastnené právnické osoby (pozri odôvodnenie 468).

(204) Okrem toho stanovy veľkých čínskych bánk pravidelne obsahujú osobitnú kapitolu o vytvorení straníckeho výboru ([36]). Napríklad podľa stanov Industrial and Commercial Bank of China (ďalej len „*ICBC*“) „*predsedom predstavenstva banky a tajomníkom straníckeho výboru je tá istá osoba*“ ([37]). V článku 53 sa uvádzajú povinnosti straníckeho výboru vrátane monitorovania praktického vykonávania rozhodnutí strany a štátu v banke. Stranícky výbor zohráva spolu s predstavenstvom aj úlohu pri výbere a hodnotení zamestnancov. A napokon, stranícky

([29]) Pozri článok 1 ústavy: „*Socialistický systém je základným systémom Čínskej ľudovej republiky. Vedenie Komunistickou stranou Číny je charakteristickým znakom socializmu s čínskymi charakteristikami. Zakazuje sa, aby akákoľvek organizácia alebo jednotlivec poškodzovali socialistický systém.*“

([30]) Pozri všeobecný program ústavy KSČ, podľa ktorého: „*Vedenie Komunistickej strany Číny je najpodstatnejším atribútom socializmu s čínskymi charakteristikami a najväčšou silou tohto systému. Strana je najvyššou silou politického vedenia. Strana vykonáva celkové vedenie vo všetkých oblastiach úsilia v každej časti krajiny.*“ k dispozícii na adrese: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (navštívené 3. júna 2024).

([31]) Pokiaľ ide o zloženie Celočínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov a jeho vzťah ku Komunistickej strane Číny, pozri napr.: https://npcobserver.com/about-npc/.

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

([33]) Pozri článok 12 zákona o sudcoch ČĽR, v ktorom sa stanovuje, že sudcovia musia „[u]*držiavať* […] *ústavu Čínskej ľudovej republiky, vedenie Komunistickej strany Číny a socialistický systém*“; k dispozícii na adrese: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201 %3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Pozri článok 30 ústavy KSČ: „*Stranícka organizácia primárnej úrovne vzniká v každom podniku,* […], *vládnom orgáne,* […] a v *každej inej organizácii primárnej úrovne* [kde pracujú ľudia] *kde sú traja alebo viacerí riadni členovia strany*“.

([35]) Pracovný dokument útvarov Komisie, „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigation“ (Výrazné deformácie v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu), 20. decembra 2017, SWD (2017) 483 final/2 (ďalej len „správa o Číne z roku 2017“) – kapitola 4, s. 41 – 42, 83. Pozri aj aktualizovaný pracovný dokument útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu, 10. apríla 2024, SWD(2024) 91 final (ďalej len „správa o Číne“) – kapitola 4, s. 57 – 59, 99.

([36]) Stanovy ICBC, kapitola 6, články 52 – 53; k dispozícii na adrese: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Tamže, článok 52.

výbor sa má zúčastňovať na prerokúvaní *„hlavných prevádzkových a riadiacich otázok a hlavných otázok týkajúcich sa záujmov zamestnancov a predkladať pripomienky a návrhy“* ([38]). Okrem toho podľa ustanovení týkajúcich sa predstavenstva sa pred rozhodnutím o podstatných otázkach musí konzultovať so straníckym výborom ([39]). Stanovy Agricultural Bank of China obsahujú identické znenie o zriadení straníckeho výboru v článku 58 a o účasti výboru na prerokúvaní závažných otázok v článku 161 ([40]).

(205) Okrem schopnosti čínskej vlády kontrolovať bankový sektor prostredníctvom vlastníctva a organizačného usporiadania vykonáva čínska vláda kontrolu nad sektorom aj vzhľadom na platné čínske právne predpisy (analýza príslušných regulačných dokumentov sa nachádza v bode 3.5.1.5), v ktorých sa vyžaduje, aby banky pri prijímaní finančných rozhodnutí konali v súlade s cieľmi priemyselnej politiky krajiny.

(206) Na záver možno konštatovať, že všetky tieto prvky preukazujú, že štruktúra právneho a politického systému v ČĽR sa opiera o pevnú kontrolu vlády nad všetkými aspektmi hospodárstva a obchodu, keďže ich centrálne riadi a monitoruje čínska vláda. Hospodárske subjekty sú neoddeliteľnou súčasťou tohto systému nie ako subjekty voľného trhu, ktorých cieľom je prijímať obchodné rozhodnutia riadené výlučne ekonomickou logikou a maximalizáciou zisku, ale skôr ako jeden z neoddeliteľných aktérov, ktorí vykonávajú zastrešujúce politiky a ich konkrétne ciele stanovené čínskou vládou na centrálnej úrovni.

3.2. Vládne plány a politiky na podporu odvetvia BEV

(207) Na základe týchto skutočností Komisia zistila, že všetky posudzované subvencie alebo programy subvencovania tvoria súčasť vykonávania centrálneho plánovania čínskej vlády na podporu odvetvia BEV z týchto dôvodov.

(208) Čínska vláda považuje výrobné odvetvie BEV za odvetvie strategického významu a minimálne od roku 2010 dôsledne zdôrazňuje politickú podporu zrýchlenému rozvoju tohto odvetvia. Takáto kategorizácia je veľmi dôležitá, pretože vďaka nej sa na dané odvetvia vzťahujú rôzne osobitné politiky a podporné opatrenia určené na stimuláciu rozvoja v jednotlivých odvetviach ([41]).

(209) Vyplýva to z množstva dokumentov priemyselnej politiky, ktoré sa postupne zavádzali minimálne od roku 2010 a ktoré sú uvedené nižšie.

Rozhodnutie č. 40 Štátnej rady o uverejnení a vykonávaní dočasných ustanovení o podpore prispôsobeniu priemyselnej štruktúry

(210) Rozhodnutie č. 40 Štátnej rady Čínskej ľudovej republiky je právnym dokumentom vydaným v roku 2005, ktorého cieľom je podporiť prispôsobenie priemyselnej štruktúry v Číne, a to podporovaním rozvoja vyspelých priemyselných odvetví a odstraňovaním zastaraných výrobných kapacít. V „katalógu usmernení k úprave priemyselnej štruktúry“, ktorý je vykonávacím opatrením rozhodnutia č. 40, sa stanovuje základ na usmerňovanie investičných smerov určením priemyselných odvetví, ktoré by mali využívať privilegovaný prístup k úverom. Čínska vláda sa ním riadi aj pri realizácii investičných projektov a pri tvorbe a presadzovaní politík v oblasti verejných financií, daní, poskytovania úverov, územného plánovania, dovozu a vývozu. Národná komisia pre rozvoj a reformu (ďalej len „NDRC“) zverejnila katalóg usmernení k úprave priemyselnej štruktúry vo februári 2013 a neskôr v roku 2019 ho pozmenila.

(211) Dokumenty z roku 2013 a 2019 odkazujú na odvetvie NEV, ktoré zahŕňa BEV, ako podporované odvetvie.

([38]) Tamže, článok 53 ods. 3.
([39]) Tamže, článok 144.
([40]) Stanovy ABC; k dispozícii na adrese: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Správa o Číne z roku 2017 – kapitola 2, s. 17 a s. 20.

Rozhodnutie Štátnej rady o urýchlení rozvoja strategických novovznikajúcich odvetví z roku 2010

(212) V rozhodnutí Štátnej rady o urýchlení rozvoja strategických novovznikajúcich odvetví ([42]) z roku 2010 čínska vláda identifikovala výrobné odvetvie NEV medzi odvetviami, ktoré treba prioritne zlepšovať.

(213) Podľa článku II rozhodnutia čínska vláda prijala záväzok „*uprednostňovať podporu a rozvoj takých odvetví, ako je šetrenie energie, ochrana životného prostredia, informačné technológie novej generácie, biológia, výroba špičkových zariadení, nové zdroje energie, nové materiály, elektrické automobily novej generácie atď*.“

(214) Rozhodnutie obsahovalo aj výslovný dlhodobý cieľ rozvoja odvetvia, ktorý zahŕňal aj vytvorenie globálne aktívnych veľkých podnikov: „*Do roku 2020 sa* [...] *nové zdroje energie, nové materiály a odvetvia elektrických automobilov novej generácie stanú priekopníckymi odvetviami národného hospodárstva. Podstatne sa zlepší inovačná schopnosť, budeme kontrolovať kľúčové a hlavné technológie a v niektorých oblastiach dosiahneme poprednú svetovú úroveň. Vytvorí sa skupina veľkých podnikov s medzinárodným vplyvom a skupina silných malých a stredných podnikov* ([43])“.

(215) Označenie NEV za strategické odvetvie naznačilo všetkým úrovniam vlády dôležitosť, ktorú čínska vláda pripisuje tomuto odvetviu, čím bolo jasné, že ďalšie politiky na podporu tohto výrobného odvetvia budú pokračovať na centrálnej úrovni a očakávajú sa na nižších úrovniach správy krajiny.

Plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie (2012 – 2020)

(216) Podpora rozvoja výrobného odvetvia NEV si našla cestu už v 12. národnom päťročnom pláne (ďalej len „FYP“) ([44]) na obdobie 2011 až 2015 a bola špecifickejšie vyjadrená v Pláne rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie (2012 – 2020) ([45]), v ktorom sa uvádza, že „*elektrické vozidlá novej generácie uvedené v tomto pláne zahŕňajú najmä čisto elektrické vozidlá, plug-in hybridné vozidlá a vozidlá s palivovým článkom. Energeticky úsporné vozidlá označujú vozidlá so spaľovacím motorom ako hlavným napájacím systémom [...]* ([46])“.

(217) V pláne sa ďalej špecifikovalo, že hoci „*nové čínske elektrické vozidlá novej generácie majú v zásade základ na rozvoj industrializácie a kľúčové technológie, ako sú batérie, motory, elektronické riadenie a systémová integrácia, dosiahli významný pokrok a v malom meradle sa na trh začali uvádzať elektrické vozidlá a plug-in hybridné vozidlá,*“ hlavné prekážky rozvoja tohto výrobného odvetvia pretrvávajú: „*kľúčové technológie nových čínskych elektrických vozidiel novej generácie a niektoré kľúčové komponenty ešte neprerazili, cena produktu je vysoká, opatrenia na podporu odvetvia NEV nie sú dokonalé a industrializácia odvetvia NEV a jeho vývoja smerom k trhovo orientovanému odvetviu sú obmedzené; hlavné kľúčové technológie šetrenia energiou v automobiloch ešte neboli úplne zvládnuté* [...]“.

(218) V tejto súvislosti čínska vláda sformulovala celkový cieľ priemyselnej politiky tohto odvetvia takto: „*musíme využiť príležitosť, podporovať zavádzanie, urýchliť zdokonaľovanie a rozvoj automobilového priemyslu, ktorý šetrí energiu a využíva nové zdroje energie, podporovať optimalizáciu a modernizáciu automobilového priemyslu a realizovať transformáciu z veľkého automobilového priemyslu na veľmoc automobilového priemyslu*.“

(219) V pláne boli stanovené aj metódy, ktoré sa opierali predovšetkým o mechanizmy podpory vlády, na dosiahnutie týchto *cieľov*: „*dodržiavať kombináciu vládnych usmernení a hnacej sily trhu. V období priemyselného zdokonaľovania budeme hrať aktívnu úlohu v oblasti plánovania a politických stimulov, zhromažďovať vedecké, technologické a priemyselné zdroje, podporovať vývoj a výrobu vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generáciea usmerňovať spotrebu na trhu. Po vstupe do zrelého obdobia výrobného odvetvia plne zohrávať hnaciu úlohu na trhu v priemyselnom rozvoji* [...] ([47])“.

([42]) K dispozícii na adrese: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big
([43]) Pozri článok II ods. 3 rozhodnutia.
([44]) Pozri kapitolu 10 oddiel 3 plánu. dostupná na adrese: 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]) K dispozícii na adrese: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm
([46]) Pozri článok 1 plánu.
([47]) Pozri článok 2 ods. 2 plánu.

(220) V tomto článku plánu sa uvádza, že trhové usmernenia čínskej vlády sa vzťahujú nielen na *výrobu* hotových NEV, ale aj na ich častí: „*dodržiavať kombináciu zdokonaľujúcich sa výrobných odvetví a posilňovania podporných zariadení. S celým vozidlom ako lídrom zdokonaľovať a poháňať zrýchlený vývoj priemyselného reťazca, ako sú batérie, motory, automobilová elektronika, pokročilé spaľovacie motory a vysokoúčinné prevodovky* ([48])."*.*

(221) Po špecifikácii cieľov a metód na ich dosiahnutie sa v pláne stanovili konkrétne (výstupné) ciele: „*Do roku 2015 dosiahne kumulatívna výroba a predaj čisto elektrických vozidiel a plug-in hybridných vozidiel 500 000 kusov; do roku 2020 dosiahne výrobná kapacita čisto elektrických vozidiel a plug-in hybridných vozidiel 2 milióny kusov a kumulatívna produkcia a predaj presiahne 5 miliónov kusov* [...] ([49])." V pláne sa nakoniec vymenovali vládne podporné mechanizmy, na ktoré je výrobné odvetvie NEV oprávnené, vrátane oblastí, ako je pomoc súvisiaca s určovaním medzinárodných noriem alebo s náborom a so zdokonaľovaním talentov, pričom vládna podpora sa zameriava na rôzne formy finančnej podpory rozdelenej na:

— Granty („*Ústredná vláda poskytuje finančné prostriedky na poskytovanie primeranej podpory realizácie inovačných projektov v oblasti šetrenia energie a technológie elektrických vozidiel novej generácie, vedie podniky k zvýšeniu investícií do vývoja technológií, inžinierstva, vytvárania noriem, uplatnenia na trhu a iných fáz vývoja a vytvára systém technologických inovácií, ktorý spája výrobu, vzdelávanie a výskum; poskytuje subvencie na predvádzanie šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie v oblasti verejných služieb a súkromný nákup elektrických vozidiel novej generácie a povzbudzuje spotrebiteľov, aby kupovali a používali vozidlá šetriace energiu* [...]."*)*;

— Podpora daňovej politiky („*podniky zamerané na výrobu vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie a ich kľúčových častí a komponentov, ktoré sú uznané ako oprávnené na stimuly v súvislosti s daňou z príjmov podnikov v oblasti špičkových technológií, môžu využívať príslušné preferenčné politiky v súlade so zákonom*."*)*;

— Podpora finančných služieb („*usmerňovať finančné inštitúcie k zavedeniu systémov* riadenia *úverov a hodnotenia pôžičiek s cieľom podporiť rozvoj odvetvia výroby vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie, aktívne podporovať inováciu finančných produktov, ako je financovanie záväzkov v oblasti duševného vlastníctva a financovanie priemyselného reťazca, urýchliť vytvorenie viacúrovňového systému záruk vrátane finančných príspevkov a investícií do sociálneho kapitálu, komplexne využívať kompenzáciu rizika a iné politiky a podporovať zvýšenú finančnú podporu.*"*)*; a

— Podpora rizikového kapitálu („*Fond rizikového kapitálu pre elektrické vozidlá novej generácie, ktorý spĺňa* požiadavky*, sa môže uchádzať o ústrednú finančnú účasť v súlade s predpismi a môže viesť sociálne fondy k investíciám do odvetvia výroby vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie rôznymi spôsobmi*").

Usmerňujúce stanoviská k urýchľovaniu podpory a používania elektrických vozidiel novej generácie

(222) V roku 2014 vydala Štátna rada „usmerňujúce stanoviská k urýchľovaniu podpory a používania elektrických vozidiel novej generácie ([50])" (Guobanfa [2014] č. 35) (ďalej aj „*usmerňujúce stanoviská NEV*"). Zámerom usmerňujúcich stanovísk NEV je „*skombinovať dominanciu na trhu s vládnou podporou*" ([51]) a predvídať rôzne formy vládnej podpory na rozvoj výrobného odvetvia, ako sú miestne plány na podporu NEV, nákupy subvencií, finančná podpora, dlhopisy atď.

(223) Ciele a pokyny obsiahnuté v 14. päťročnom pláne často dopĺňajú vykonávacie plány, akčné plány, usmerňujúce stanoviská, usmernenia atď. Usmerňujúce stanoviská sú dokumenty, ktoré vydáva vláda s cieľom usmerniť správanie priemyslu na dosiahnutie politických cieľov vlády v konkrétnych odvetviach. Hoci sa usmerňujúce stanoviská považujú v rámci čínskeho právneho systému za usmerňujúce dokumenty, poukazujú na konkrétne zásahy štátu pri formovaní rôznych odvetví čínskeho hospodárstva ([52]). Platí to najmä pre usmerňujúce stanoviská NEV, ktoré obsahujú predpisy zhora nadol pre miestnu samosprávu na formulovanie plánov

([48]) *Tamže*.
([49]) Pozri článok 3 ods. 2 plánu.
([50]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Pozri oddiel I ods. 1 usmerňujúcich stanovísk NEV.
([52]) Pozri napríklad Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023, s. 217 – 220 a 14. päťročný plán pre národný hospodársky a sociálny rozvoj a dlhodobé ciele na rok 2035.

a stimulov na podporu NEV, ako aj smernice na ústredných úrovniach o prideľovaní finančných prostriedkov na odmeňovanie miest a podnikov, ktoré dosahujú mimoriadne dobré výsledky pri podpore elektrických vozidiel novej generácie, ako aj fiškálne, finančné a investičné stimuly zo strany vládnych orgánov, finančných inštitúcií atď. Usmerňujúce stanoviská sú preto ďalším nástrojom, ktorý štátne orgány používajú na vykonávanie priamej kontroly nad tým, ako sa rozvíja výrobné odvetvie NEV. *13. čínsky národný päťročný plán*

(224) Rovnaké znenie týkajúce sa podpory tohto odvetvia možno nájsť vo všetkých najnovších vládnych politických dokumentoch, počnúc 13. národným päťročným plánom (ďalej len „*13. FYP*“) na obdobie 2016 až 2020 ([53]). Podľa 13. FYP, oddielu 1 kapitoly 23 mala čínska vláda v úmysle „*podporovať vývoj informačných technológií novej generácie, nových energetických vozidiel, biotechnológií, zelených a nízkouhlíkových technológií, špičkových zariadení a materiálov a digitálneho kreatívneho priemyslu.*“

(225) Okrem toho sa v tej istej kapitole 13. FYP uvádza niekoľko politík, ktoré čínska vláda plánovala použiť na podporu úplného rozvoja sektora, a to od nevyhnutných vstupov až po konečný výrobok, konkrétne: *i) „podpora používania nových energetických vozidiel; ii) podnecovanie na používanie nových energetických vozidiel vo verejnej doprave a v taxi službách; iii) rozvoj elektrických vozidiel a hybridných elektrických vozidiel s dôrazom na dosiahnutie pokroku v kľúčových technologických oblastiach, ako sú hustota energie batérií a teplotná prispôsobiteľnosť batérií; iv) uľahčenie rozvoja siete nabíjacích zariadení a služieb, ktoré sú navzájom kompatibilné a dodržiavajú jednotné normy […]; v) zaistenie toho, aby kumulatívny celkový objem výroby a predaja nových energetických vozidiel v Číne dosiahol päť miliónov; vi) „posilnenie úsilia o regenerovanie a likvidáciu použitých batérií z nových energetických vozidiel* ([54])“.

Made in China 2025

(226) V roku 2015 čínska vláda zverejnila svoju dlhodobú komplexnú priemyselnú stratégiu známu ako Made in China 2025 ([55]). Táto stratégia stanovila míľniky pre modernizáciu vybraných výrobných odvetví krajiny do roku 2020 a 2025 a zopakovala zámer čínskej vlády „*[p]okračovať v podpore vývoja elektrických vozidiel a vozidiel s palivovými článkami, obsiahnuť základné technológie nízkouhlíkových, informatizovaných a inteligentných automobilov, [z]lepšiť inžinierske a industrializačné schopnosti základných technológií, ako sú štartovacie batérie, hnacie motory, vysokoúčinné spaľovacie motory, pokročilé prevodovky, ľahké materiály a inteligentné ovládacie prvky, vytvoriť kompletný priemyselný systém a inovačný systém od kľúčových komponentov až po kompletné vozidlá a podporovať integráciu vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie s nezávislými značkami na medzinárodne vyspelých úrovniach*“ ([56]) a podľa toho „*[o]rganizovať a realizovať množstvo špeciálnych projektov a veľkých projektov na inováciu a industrializáciu veľkých lietadiel, leteckých motorov a plynových turbín, civilného letectva, inteligentných zelených vlakov, vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie, vybavenia námorného inžinierstva a špičkových lodí, kompletné sady zariadení pre inteligentné siete, špičkové CNC stroje, jadrové energetické zariadenia a špičkové medicínske zariadenia.* ([57])“

(227) Na dosiahnutie týchto cieľov sa v pláne Made in China 2025 zdôraznila potreba „*[p]rehĺbiť reformu vo finančnej oblasti, rozšíriť finančný kanál pre výrobný priemysel a znížiť finančné náklady,* [v]*yužiť výhody financovania politiky, financovania rozvoja a komerčného financovania a zvýšiť podporu pre novú generáciu informačných technológií, špičkové vybavenie, nový materiál,* [p]*odporovať banku Export-Import Bank of China s cieľom zvýšiť služby výrobnému priemyslu v rámci jej rozsahu podnikania, podporovať Čínsku rozvojovú banku, aby zvýšila úvery výrobným podnikom, a nasmerovať finančné inštitúcie k inováciám produktov a podnikov, ktoré sú vhodné pre charakteristiky výrobných podnikov* ([58])“.

([53]) K dispozícii na adrese: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf
([54]) Pozri kapitolu 23, rámček 8 FYP.
([55]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Anglický preklad k dispozícii na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Pozri oddiel 3.6.6. plánu Made in China 2025.
([57]) Tamže, s. 5.
([58]) Tamže, oddiel 4.3.

(228) V stratégii sa ďalej predpokladá použitie daňových nástrojov: *„Plne využiť existujúce kanály, posilniť podporu finančných prostriedkov pre výrobný priemysel, zamerať sa na kľúčové oblasti transformácie a modernizácie výrobného priemyslu, ako sú* […] *špičkové zariadenia,* […] a *vytvoriť priaznivé politické prostredie na rozvoj výrobného priemyslu. Využiť režim verejno-súkromného partnerstva* […] s *cieľom nasmerovať sociálne fondy na účasť na výstavbe veľkých projektov, podnikových technologických inováciách a budovaní kľúčových infraštruktúr výrobného priemyslu. Inovovať prostriedky finančnej podpory, transformovať „podporu výstavby“ na „podporu prevádzky“ a zlepšiť efektívnosť využívania finančných prostriedkov* ([59])."

Nariadenie o normách odvetvia výroby automobilových batérií

(229) Komisia takisto zistila, že v roku 2015 ministerstvo priemyslu a informačných technológií vydalo nariadenie o normách odvetvia výroby automobilových batérií“ ([60]) (ďalej len *„nariadenie o normách“*) s cieľom *„usmerniť a regulovať zdravý vývoj odvetvia výroby automobilových batérií. […] Štát nabáda podniky na výrobu automobilových batérií, aby sa stali lepšími a silnejšími, zavádzali výrobné špecifikácie produktov a systémy zabezpečenia kvality, posilnili technologickú a manažérsku inováciu, zlepšili výskum a vývoj produktov a úroveň výroby a zvýšili výkon a kvalitu produktov tak, aby spĺňali potreby rozvoja výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie“* ([61]). V nariadení sa stanovujú požiadavky, aby podniky na výrobu automobilových batérií požiadali o zaradenie do katalógu podnikov, ktoré spĺňajú požiadavky, pričom jedným z nich je výrobca a dodávateľ *„automobilových výrobkov na území Čínskej ľudovej republiky (okrem Taiwanu, Hongkongu a Macaa)“* ([62]). Výsledkom je, že *„[z]oznam podnikov zahrnutých do oznámenia bude slúžiť ako základ pre príslušnú politickú podporu“* ([63]). Po tomto oznámení boli zverejnené štyri časti katalógu podnikov, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v nariadení o normách, a nie je v ňom uvedený žiadny zahraničný výrobca batérií ([64]). Napriek skutočnosti, že tieto požiadavky boli zrušené v roku 2019 oznámením ministerstva priemyslu a informačných technológií Čínskej ľudovej republiky č. 22 ([65]), možno predpokladať, že existencia katalógu podnikov vyrábajúcich batérie poskytla čínskym výrobcom batérií konkurenčnú výhodu oproti zahraničným výrobcom, keď bolo odvetvie výroby batérií vo svojom počiatočnom rozvoji.

Akčný plán na podporu rozvoja výrobného odvetvia batérií pre NEV

(230) V akčnom pláne na podporu rozvoja výrobného odvetvia batérií pre NEV ([66]) z roku 2017 sa vysvetľuje, že výkonné batérie sú srdcom elektrických vozidiel a kľúčom k rozvoju priemyslu elektrických vozidiel novej generácie. Po viac ako desiatich rokoch vývoja dosiahlo výrobné odvetvie automobilových batérií v krajine veľký pokrok. Súčasný výkon, kvalita a cena batériových výrobkov však ešte nespĺňajú potreby podpory a popularizácie elektrických vozidiel novej generácie, najmä pokiaľ ide o základné kľúčové materiály, technológiu systémovej integrácie, výrobné zariadenia a procesy atď. Plán bol vypracovaný s cieľom urýchliť zlepšenie vývojových kapacít a úrovne odvetvia výroby automobilových batérií v krajine a podporiť zdravý a udržateľný rozvoj výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie.

([59]) Tamže, oddiel 4.4.
([60]) Oznámenie ministerstva priemyslu a informačných technológií Čínskej ľudovej republiky č. 22 z roku 2015, k dispozícii na adrese: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Článok 1 ods. 2 nariadenia o normách.
([62]) Článok 1 ods. 4 nariadenia o normách.
([63]) Článok 8 ods. 26 nariadenia o normách.
([64]) Prvá časť: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; druhá časť: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; tretia časť: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; štvrtá časť: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Oznámenie ministerstva priemyslu a informačných technológií Čínskej ľudovej republiky č. 22 z roku 2019, k dispozícii na adrese 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) Realizácia projektu modernizácie automobilových batérií zo strany ministerstva priemyslu a informačných technológií a ministerstva vedy a techniky (MST) sa opiera o národné vedecko-technické plány (špeciálne projekty, fondy) a iné celkové typy podpory výskumu a vývoja automobilových batérií s cieľom dosiahnuť v roku 2020 energetickú kapacitu viac ako 300 Wh/kg, neustále zlepšovať výkonnosť výrobkov a urýchliť realizáciu inštalácie a aplikácie výrobkov na vysokej úrovni. Cieľom bolo povzbudiť popredné spoločnosti vyrábajúce automobilové batérie, aby spolupracovali s nadradenými dodávateľskými a odberateľskými zdrojmi, sústredili sa na prelomové objavy v kľúčových technológiách materiálov a komponentov, batériových článkov a systémov, výrazne zlepšili výkon a bezpečnosť batériových výrobkov a usilovali sa dosiahnuť jednotkovú energiu 350 Wh/kg a industrializáciu a aplikáciu nových lítiovo-iónových výrobkov so systémom 260 Wh/kg vo vozidlách.

(232) V pláne sa tiež predpokladá zvýšenie politickej podpory, pričom sa spolieha na riadiacu úlohu vládnych investícií do sociálneho kapitálu, podporuje sa využívanie sociálneho kapitálu na vytvorenie fondov na rozvoj priemyslu automobilových batérií a zvyšuje podpora technológií industrializácie automobilových batérií. Podľa plánu, ak batériové výrobky splnia podmienky, budú oslobodené od spotrebnej dane podľa predpisov; ak spoločnosti vyrábajúce automobilové batérie splnia podmienky, budú využívať preferenčnú daňovú politiku pre podniky s vyspelými technológiami, transfer technológií a vývoj technológií podľa predpisov.

Čínsky 14. národný päťročný plán

(233) Bez toho, aby sa odchýlil od stratégie Made in China 2025 ([67]), 14. národný FYP na obdobie 2021 až 2026 svedčí o tom, že politika čínskej vlády v oblasti priorizovania a podpory výrobného odvetvia NEV *pokračovala* a dokonca rastie. Podľa článku IX plánu sa čínske orgány zaviazali „*zvýšiť pridanú hodnotu strategických novoznikajúcich výrobných odvetví na viac ako 17 % HDP*“. V prípade výrobného odvetvia NEV, ako jedného zo strategických novovznikajúcich výrobných odvetví, záväzok znamená „*dosiahnuť pokrok v kľúčových technológiách, ako sú vysoko bezpečné batérie, vysokoúčinné hnacie motory a vysokovýkonné energetické systémy pre elektrické vozidlá novej generácie, a urýchliť výskum a vývoj kľúčových komponentov, ako sú základné technologické platformy pre inteligentné (prepojené) vozidlá, softvérové a hardvérové systémy, podvozok s elektronickým riadením a inteligentné terminály*“ ([68]).

(234) Vzhľadom na povahu čínskeho plánovacieho systému musia plány vyššej úrovne – napríklad 12., 13. alebo 14. národný FYP – sledovať a vykonávať všetky príslušné orgány. V národných plánoch sa v tomto ohľade stanovujú výslovné povinnosti, napríklad v článku LXV 14. národného FYP, podľa ktorého čínska vláda „*posilní organizáciu, koordináciu a dohľad nad vykonávaním tohto plánu a zavedie a zlepší plánovanie a vykonávanie, monitorovanie a hodnotenie, dodržiavanie politík a mechanizmy hodnotenia a dohľadu*.“ V súlade s tým orgány nižšej úrovne „*musia vytvoriť priaznivé politické prostredie, inštitucionálne prostredie a právne prostredie. Ročnými plánmi sa vykonávajú rozvojové ciele a kľúčové úlohy navrhnuté v tomto pláne* ([69])“

(235) Rozhodujúce je, že čínska vláda sa jednoznačne zaväzuje poskytnúť finančnú podporu, ako aj podporu vo forme iných výrobných faktorov – ako je pôda – projektom a odvetviam uvedeným v pláne: „[b]*udeme dodržiavať zásadu, že plán určuje smerovanie, pričom fiškálne výdavky sú zárukou, financie podporou a koordináciou s ostatnými politikami*. […] *Budeme trvať na tom, aby sa verejné fiškálne výdavky podriaďovali verejnej politike a slúžili jej, posilnili finančnú podporu pre hlavné národné strategické úlohy, posilnili koordináciu strednodobých finančných plánov a ročných rozpočtov, vládnych investičných plánov a vykonávanie tohto plánu, a aby sa uprednostnili centrálne fiškálne fondy pre hlavné úlohy a veľké inžinierske projekty uvedené v tomto pláne. Budeme trvať na tom, aby sa projekty riadili plánom a aby sa fondy a výrobné faktory riadili projektmi, vypracujeme zoznam veľkých inžinierskych projektov na základe tohto plánu, zjednodušíme schvaľovacie postupy pre projekty v zozname a zabezpečíme, aby sa uprednostnilo plánovania výberu miesta, ponuky pôdy a kapitálových potrieb. Potrebné pozemky pre individuálne veľké inžinierske projekty jednotne garantuje štát* ([70])“

([67]) Pozri: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Anglický preklad je k dispozícii na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Pozri článok XI, tabuľku 4 plánu.
([69]) Pozri článok LXV, oddiel 1 plánu.
([70]) Pozri článok LXV, oddiel 3 plánu.

(236) Tento mandát na vykonávanie preto vedie k tomu, že príslušné vládne orgány zavádzajú celú sieť dodatočných politických nástrojov, najmä dlhodobý národný odvetvový plán, konkrétne Plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie (2021 – 2035) ([71]), ktorý nahradil zodpovedajúci plán na roky 2012 – 2020, ako sa uvádza v odôvodneniach 216 až 224.

Plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie (2021 – 2035)

(237) V pláne rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie sa uvádza táto vízia: „*Do roku 2025 sa výrazne zvýši konkurencieschopnosť čínskeho trhu s elektrickými vozidlami novej generácie, dôjde k zásadným prelomom v kľúčových technológiách, ako sú batérie, hnacie motory a operačné systémy vozidiel, a komplexne sa zlepší úroveň bezpečnosti. Priemerná spotreba energie nových čisto elektrických osobných vozidiel klesla na 12,0 kWh/100 km, objem predaja elektrických vozidiel novej generácie dosiahol približne 20 % celkového predaja nových vozidiel a vysoko autonómne vozidlá dosiahli komerčné využitie v obmedzených oblastiach a pri špecifických scenároch a výrazne sa zlepšilo pohodlie z hľadiska účtovania a výmeny služieb* ([72])."

(238) Na dosiahnutie tohto cieľa sú v pláne uvedené rôzne kroky, ktoré je potrebné vykonať. V niektorých z nich sa predpokladá horizontálna vládna podpora priemyslu, napríklad „*zlepšiť podpornú kapacitu verejných služieb, ako je transfer technológií, informačné služby, odborná príprava talentov, financovanie projektov a medzinárodné výmeny*" ([73]), „*efektívne vykonávať politiky finančných subvencií*" ([74]) alebo „[v]*ykonávať preferenčné daňové politiky súvisiace s elektrickými vozidlami novej generácie*" ([75]). Ďalšie zameranie na špecifické komponenty vozidiel alebo jednotlivé prvky hodnotového reťazca NEV, napríklad „[p]*ovzbudzovať podniky, aby zlepšili schopnosť zaručiť kľúčové zdroje, ako je lítium, nikel, kobalt a platina*", „*posilniť energetickú interakciu medzi elektrickými vozidlami novej generácie a sieťou*" ([76]), „[u]*rýchliť výstavbu nabíjacej a náhradnej infraštruktúry*" ([77]) alebo „[p]*odporovať využívanie existujúcich lokalít a zariadení na vykonávanie integrovaných služieb dodávky ropy, plynu, vodíka a elektrickej energie*" ([78]).

Vykonávacie stanoviská NDRC k posilňovaniu elektrických vozidiel novej generácie

(239) V januári 2024 NDRC zverejnila odporúčania k začleneniu NEV do plánovania elektrizačných sústav Číny. Okrem interakcie vozidlo-sieť tieto odporúčania zahŕňajú aj podporu inovácií a zjednotenie noriem v sektore NEV s cieľom „*podporiť výskum kľúčových technológií a základných zariadení, posilniť hlavnú úlohu podnikových inovácií a viesť vývoj inováciami. Urýchliť formuláciu a revíziu noriem a viesť kooperatívny a štandardizovaný rozvoj tohto výrobného odvetvia* ([79])."

Provinčné a obecné plány

(240) Podporné opatrenia uvedené v Pláne rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie (2021 – 2035) sú vyjadrené a pretavené do presnejších smerov, a to v zodpovedajúcich provinčných a obecných plánoch ([80]).

(241) Provinčné plány poskytujú viac podrobností o tom, ako by sa mali ciele ústredných plánov premietnuť do politík v rámci jednotlivých provincií, pričom majú formu opatrení, ktoré sú uvedené ako *príklady*.

([71]) K dispozícii na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Pozri kapitolu II, oddiel 3 plánu.
([73]) Pozri kapitolu III, oddiel 3 plánu.
([74]) Pozri kapitolu VIII, oddiel 1 plánu.
([75]) Pozri kapitolu VIII, oddiel 2 plánu.
([76]) Pozri kapitolu V, oddiel 1 plánu.
([77]) Pozri kapitolu VI, oddiel 1 plánu.
([78]) Pozri kapitolu VI, oddiel 3 plánu.
([79]) Národná komisia pre rozvoj a reformu a ďalšie oddelenia pre posilnenie elektrických vozidiel novej generácie – Vykonávacie stanoviská pre integráciu a interakciu s elektrickou sieťou, Rozvoj a reforma energetiky [2023] č. 1721. K dispozícii na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Ako sa uvádza v pravidlách riadenia NDRC z roku 2018, ktoré sa vzťahujú na automobilové investičné projekty. Podľa článku 38: Miestne samosprávy na všetkých úrovniach nebudú brániť spravodlivej hospodárskej súťaži na trhu, zamerajú sa na poskytovanie automobilových investičných projektov s daňovými, kapitálovými, pozemkovými a inými preferenčnými podmienkami.

(242) Všeobecná vládna kontrola nad týmto výrobným odvetvím je zabezpečená napríklad v 14. FYP v záujme rozvoja výrobného priemyslu elektrických vozidiel novej generácie v provincii Anhui: „*Vládne usmernenia, vedúce postavenie na trhu. Plne využiť úlohu vlády v rôznych aspektoch, ako je návrh na najvyššej úrovni, výstavba platformy, predvádzanie, zavádzanie a propagácia atď. Posilniť politickú podporu a ďalej vytvárať prostredie, ktoré bude usmerňovať faktory špičkovej výroby, s cieľom sústrediť sa na automobilový priemysel využívajúci nové zdroje energie. Riadiť sa dopytom trhu, plne zohrávať rozhodujúcu úlohu trhu, pokiaľ ide o prideľovanie zdrojov, posilňovať kľúčové postavenie podnikov pri výbere technologických ciest a rozmiestnenia výrobnej kapacity výrobkov, podporovať lepšiu kombináciu efektívneho trhu s priaznivou vládou a vytvoriť prostredie dynamického rozvoja* ([81])“.

(243) V provinčnom pláne sa ďalej uvádzajú podrobné výrobné ciele: „*Snažiť sa o to, aby do roku 2025 rozsah automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie v meste presiahol 700 miliárd jüanov a výrobná kapacita kompletných vozidiel presiahla 3 milióny jüanov, aby sa podporilo 10 podnikov v rozsahu 10 miliárd jüanov a aby sa zabezpečilo, že výstupná hodnota a objem výroby v krajine dosiahnu prvé miesto; Vyvinúť systém elektrických vozidiel novej generácie a súčiastok s komplexným usporiadaním a primeranou štruktúrou, pričom ročná výrobná kapacita batérií prekročí 300 GWh a ročná výrobná kapacita systémov hnacích motorov presiahne 3 milióny súprav*“ ([82]) a investičná podpora do zariadení a projektov: „*Snažiť sa do roku 2025 vybudovať na národnej úrovni jedno inovačné centrum pre odvetvie elektrických vozidiel novej generácie, päť verejných inovačných centier a do roku 2025 podporiť jeden inovačný projekt obchodného modelu, ako aj desať nových inovačných platforiem nad provinčnou úrovňou* ([83])“.

(244) Okrem toho sa v 14. FYP v záujme vysokokvalitného rozvoja automobilového priemyslu v provincii Anhui stanovuje investičná podpora v priemyselných parkoch: „*Urýchliť a podporovať výstavbu priemyselného parku pre inteligentné elektrické vozidlá Xinqiao a vytvoriť priemyselný klaster pre prvotriedne inteligentné elektrické vozidlá s kompletným priemyselným reťazcom a začlenením výskumu a vývoja, výroby, predvádzania a používania, ako aj priemyslu a podporných služieb. Podporiť dlhodobé plánovanie rozvoja spoločnosti NIO a rozmiestnenie okolo priemyselného parku Xinqiao a vytvoriť tímy pre výskum a vývoj, výrobu, uvádzanie na trh a riadenie parku. Zriadiť výskumné, vývojové a inovačné centrum NIO, vykonávať inovatívny výskum a vývoj dokončených vozidiel, hlavných komponentov a autonómneho riadenia, vytvoriť globálne konkurencieschopný a vedúci inovačný reťazec; prilákať pracovníkov výskumu a vývoja a technických pracovníkov a usilovať sa o vytvorenie inovatívneho miesta, ktoré bude zhromažďovať talenty na vysokej úrovni.* (…) *Odhaduje sa, že po dokončení parku bude konečná kapacita výroby vozidiel jeden milión vozidiel ročne a kapacita výroby batérií bude 100 GWh ročne* ([84])“.

(245) Ďalej sa v ňom uvádzala podpora vývozu: „*Podporovať elektronický obchod spoločností dodávajúcich komponenty, budovať verejné zahraničné sklady na vývozné výrobky, deliť sa o kanály na zahraničných trhoch a riadiť systémy podpory. Vytvárať nástroje, ako sú obchodné platformy pre dovoz a vývoz, zámorské priemyselné parky, ako aj obchodné parky a usmerňovať rozvoj klastrov čínskych zámorských investičných podnikov.* (...) *Do roku 2025 vyvezie spoločnosť Chery Automobile 500 000 vozidiel s exportnou hodnotou 5 miliárd USD. Podporovať spoločnosť Chery, aby ďalej posilňovala svoju medzinárodnú konkurencieschopnosť, (...) zamerala sa na expanziu na strategické trhy, ako sú Európa, Severná Amerika a krajiny ASEAN* (...). *Podporiť spoločnosť NIO, aby expandovala na európskom trhu. Podporiť spoločnosť NIO, aby vykonávala „Plán Marco Polo“, prijať diferencovanú cestu rozvoja a premeniť „čínsky model NIO“ na „zahraničný model NIO“ podľa miestnych podmienok.* (…) *Podporiť spoločnosť NIO, aby naďalej expandovala na európskom trhu, aby expandovala na piatich národných trhoch do roku 2025 a aby hľadala príležitosti na výstavbu tovární v zahraničí* ([85]).“

(246) V 14. FYP v záujme vysokokvalitného rozvoja výrobného odvetvia provincie Kuang-tung sa zabezpečuje vládna kontrola geografickej distribúcie výrobného odvetvia NEV: „*Spoliehať sa na mestá Kanton, Šen-čen, Ču-chaj, Fo-šan, Čao-čching, Tung-kuan, Chuej-čou, Čan-ťiang, Maoming, Šan-wej, Jün-fa ďalšie mestá a urýchliť tempo vývoja elektrických vozidiel novej generácie. Kanton urýchli výstavbu výrobných základní elektrických vozidiel novej generácie a podporí rýchlu industrializáciu modelov elektrických vozidiel novej generácie. Šen-čen s okresom Pingšan ako jadrom vybuduje základňu výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie na národnej úrovni. Ču-chaj s okresom Jinwan ako jadrom sa zameria na rozvoj výroby kompletných elektrických vozidiel novej generácie, materiálov pre lítiové batérie, hnacích sústav, nabíjacích zariadení a kľúčových komponentov pre elektrické vozidlá novej generácie* ([86]).

([81]) 14. päťročný plán rozvoja výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie v provincii Hefei. K dispozícii na adrese https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Pozri kapitolu II, oddiel 2.

([82]) Pozri kapitolu II, oddiel 3. Pre hlavné ukazovatele rozvoja pozri tabuľku 1 plánu.

([83]) Tamže.

([84]) 14. FYP v záujme vysokokvalitného rozvoja automobilového priemyslu v provincii Anhui, k dispozícii na adrese http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Pozri kapitolu III, oddiel 1, stĺpec 1.

([85]) Pozri kapitolu VI, oddiel 2, projekt 9.

([86]) 14. päťročný plán v záujme vysokokvalitného rozvoja výrobného odvetvia provincie Kuang-tung. K dispozícii na adrese http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Pozri kapitolu III, oddiel 1, stĺpec 4.

(247) V 14. FYP v záujme rozvoja automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie v provincii Kuej-čou sa ďalej stanovuje podpora pre kľúčové projekty týkajúce sa častí a komponentov: „*Podporovať budovanie kľúčových projektov. Urýchliť a podporiť projekt výroby batérií Guiyang BYD s ročným výkonom 10 GWH, projekt batérie využívajúcej nové zdroje energie Evergrande (prvá fáza), projekt vodíkových palivových článkov Dongfang Electric, podporné stavebné projekty spoločnosti Anda Technology, a to 30 000 ton/ročne fosfátu lítia a železa, ako aj jej projekt technickej transformácie a rozšírenia inteligentnej výroby fosfátu lítia a železa s 20 000 tonami/ročne, projekt technickej transformácie 50 000 ton/ročne na recykláciu odpadových batérií z elektrických vozidiel novej generácie spoločnosti Anda Technology, ročná výroba jedného milióna ton tlakových odliatkov automobilovej hliníkovej zliatiny z automobilov spoločnosti Wuchuan Automobile, projekt výrobnej linky na výrobu automobilových brzd v Baike, množstvo kľúčových projektov, ako je projekt klastrovej základne inteligentného výrobného leteckého priemyslu Kuej-čou v zóne hospodárskeho a technologického rozvoja Guijang, projekt výstavby výrobných liniek na výrobu nových materiálov v meste Zhenhua s ročnou výrobou 12 000 ton katódových materiálov lítium-iónových batérií (fáza II Shawen)* ([87])."

(248) Aj ďalšie provinčné a obecné plány uvádzajú rozvoj strategických novovznikajúcich odvetví, medzi ktorými sa spomínajú elektrické vozidlá, ako sú Peking ([88]), Šanghaj ([89]), Tchien-ťin ([90]),Ťiang-su ([91]) a Šen-si ([92]).

(249) Existuje aj podpora pre konkrétne spoločnosti NEV v niektorých provinčných FYP, napríklad v pláne vykonávania na urýchlenie rozvoja automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie v Šanghaji: „*Podporovať SAIC Motor v rozvoji elektrických vozidiel novej generácie. Do roku 2025 bude predaj osobných vozidiel vlastnej značky a elektrických vozidiel novej generácie predstavovať viac ako 30 % a predaj elektrických vozidiel novej generácie skupiny bude predstavovať viac ako 20 %, čím sa zabezpečí, že základná technológia bude pod nezávislou kontrolou a bude mať komplexne silné a vedúce domáce postavenie. Povzbudzovať domáce a zahraničné silné spoločnosti s poprednou technológiou, aby investovali do výroby dokončených vozidiel a do projektov výskumu a vývoja v Šanghaji*" ([93]).

(250) Popredné NEV a konkrétne BEV spoločnosti sú často identifikované v provinčných a obecných plánoch ako modely ďalšieho rozvoja odvetvia prostredníctvom vládnej podpory. V pláne budovania značky pre automobilový priemysel využívajúci nové zdroje energie v okrese *Pingšan*, Šen-čen ([94]), sú spoločnosti BYD a Kaiwo New Energy Automobile Group identifikované ako základ na vykonávanie usporiadania „výskum a vývoj v ústredí + špičková výroba": „*Spoliehať sa na silné kapacity v oblasti výskumu a vývoja vysokokvalitných podnikov na výrobu elektrických vozidiel novej generácie v okrese Pingšan, ako sú BYD a Kaiwo, posilňovať budovanie vysokých škôl a univerzít, výskumných inštitúcií, národných kľúčových laboratórií, národných inžinierskych laboratórií a inžinierskych centier, zlepšovať inovácie na regionálnej úrovni. Doplniť inovačný reťazec okolo reťazca výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie, vylepšiť reťazce dodávateľského a odberateľského odvetvia elektrických vozidiel novej generácie, batérií, komunikačných zdrojov (UPS), nabíjacích pištolí, drôtov a káblov, superkondenzátorových chemikálií, polovodičových chemických látok atď., aby sa vytvoril kompletný priemyselný reťazec. Zabezpečiť vysoký stupeň zoskupovania priemyslu elektrických vozidiel novej generácie, pokračovať v budovaní a zavádzaní viacerých technologických inovačných platforiem, ktoré úzko podporujú výskum, vývoj a výrobu elektrických vozidiel novej generácie, a urýchliť budovanie technologického inovačného systému, ktorý hlboko prepája výrobu, akademickú obec, výskum a zavádzanie. Zamerať sa na „integráciu ústredia, výskumu a vývoja a výroby", rozvíjať akcie pre kótované spoločnosti, aby rástli, akcie pre kľúčové podniky na stabilizáciu rastu a urýchlenie vytvárania funkčného usporiadania „ústredia výskumu a vývoja + špičková výroba*" ([95]).

([87]) 14. päťročný plán v záujme rozvoja automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie provincie Kuej-čou. K dispozícii na adrese https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Pozri kapitolu III, oddiel 3, stĺpec 3.

([88]) Odporúčania pekinského mestského straníckeho výboru o formulovaní 14. päťročného plánu a dlhodobých cieľov na rok 2035. K dispozícii na adrese https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14. päťročný plán Šanghaja v záujme národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a dlhodobé ciele na rok 2035. K dispozícii na adrese https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Mestská ľudová vláda Tchien-ťin o vydaní 14. päťročného plánu v záujme národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Tchien-ťin a náčrtu vízie do roku 2035. K dispozícii na adrese https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14. päťročný plán Ťiang-su v záujme národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a dlhodobé ciele na rok 2035. K dispozícii na adrese http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Návrh 14. päťročného plánu provincie Šen-si v záujme národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a dlhodobé ciele do roku 2035. K dispozícii na adrese http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Plán vykonávania na urýchlenie rozvoja automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie v Šanghaji (2021 – 2025). K dispozícii na adrese https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Pozri kapitolu II, oddiel 2, bod 1.

([94]) K dispozícii na adrese https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Pozri kapitolu IV, oddiel 1, bod 3.

Pracovný plán stabilného rastu automobilového priemyslu (2023 – 2024)

(251) V auguste 2023 vydalo ministerstvo priemyslu a informačných technológií a ďalších sedem oddelení Pracovný plán stabilizácie rastu automobilového priemyslu (2023 – 2024) ([96]) s cieľom stanoviť hlavné *ciele* na ekonomický rozvoj automobilového priemyslu. Spomedzi opatrení sa prvé týka dane zo spotreby elektrických vozidiel novej generácie a nariaďuje sa ním vykonávanie *„existujúcich preferenčných politík, ako je daň z vozidiel a plavidiel a daň z nákupu vozidiel pre elektrické vozidlá novej generácie, odvádza dobrú prácu pri zúčtovaní a revízii subvenčných fondov na elektrické vozidlá novej generácie a aktívne rozširuje podiel dane z osobnej spotreby elektrických vozidiel novej generácie“*. Oznámenie okrem toho obsahuje aj predpisy na zvýšenie politickej podpory pre elektrické vozidlá novej generácie, napríklad: *„Vykonávať preferenčnú daňovú politiku v oblasti nákupu vozidiel pre elektrické vozidlá novej generácie na stabilizovanie očakávaní priemyslu. Podporovať využívanie sociálneho kapitálu na zakladanie fondov na rozvoj automobilového priemyslu a zvyšovať podporu výskumu kľúčových technológií. Na podporu rozvoja podnikania používať rôzne finančné nástroje, ako sú úvery, dlhopisy a poistenie“*.

(252) V dôsledku toho je množstvo zdokumentovaných dôkazov, ktoré preukazujú politickú podporu zrýchlenému rozvoju výrobného odvetvia BEV.

(253) Vzhľadom na uvedené plány a programy sa teda odvetvie BEV považuje za kľúčové/strategické odvetvie, ktorého rozvoj čínska vláda aktívne sleduje ako politický cieľ. Odvetvie BEC sa ukazuje ako mimoriadne dôležité pre čínsku vládu a dostáva sa mu politická podpora na jeho zrýchlený rozvoj. Vrátane dôležitých vstupných materiálov až po konečný výrobok. Komisia na základe politických dokumentov uvedených v tomto bode dospela k záveru, že čínska vláda zasahuje do odvetvia BEV s cieľom vykonávať súvisiace politiky, pričom narúša voľné pôsobenie trhových síl v odvetví BEV, a to najmä presadzovaním a podporou tohto odvetvia rôznymi prostriedkami a kľúčovými krokmi v ich výrobe a predaji.

3.3. **Čiastočná nespolupráca a použitie dostupných skutočností**

3.3.1. *Uplatnenie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti s čínskou vládou*

(254) Hoci čínska vláda počas prešetrovania reagovala na niektoré žiadosti Komisie o informácie, vyskytli sa pozoruhodné prípady nízkej úrovne spolupráce. Konkrétne, vo svojej odpovedi na vládny dotazník čínska vláda neposkytla podstatné informácie týkajúce sa prípravy, monitorovania a vykonávania rôznych schém. Všetky tieto zásadné prvky boli starostlivo zdokumentované v liste podľa článku 28 zaslanom čínskej vláde. Čínska vláda odpovedala pripomienkami, ktorými sa Komisia zaoberala v nasledujúcich oddieloch.

3.3.1.1. Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti s preferenčnými úvermi

(255) S cieľom získať potrebné informácie od finančných inštitúcií v Číne a v záujme administratívneho zjednodušenia Komisia požiadala čínsku vládu, aby každej finančnej inštitúcii, ktorá poskytla úvery alebo vývozné úvery spoločnostiam zaradeným do vzorky, predložila osobitné dotazníky.

([96]) Oznámenie ministerstva priemyslu a informačných technológií a ďalších siedmich oddelení o vydaní pracovného plánu na stabilizáciu rastu v automobilovom priemysle (2023 – 2024). K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Čínska vláda sa domnievala, že žiadosť Komisie, aby čínska vláda zaslala osobitný dotazník, je v rozpore s článkom 12 ods. 1 a ods. 9 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Domnievala sa, že povinnosť vykonať prešetrovanie a zbierať informácie od finančných inštitúcií má prešetrovací orgán a že Komisia nemôže žiadať čínsku vládu, aby postúpila dotazníky finančným inštitúciám za predpokladu, že sú tieto subjekty verejnými orgánmi. Tvrdila, že tento predpokladaný prístup nie je v súlade s článkom 1 ods. 1 písm. a) bodom 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Čínska vláda takisto tvrdila, že Komisia už má prístup k zoznamu komerčných bánk vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a mohla zaslať dotazníky priamo príslušným finančným inštitúciám.

(257) Čínska vláda ďalej tvrdila, že finančné inštitúcie neboli náležite oboznámené o informáciách, ktoré sa od nich vyžadovali, nedostali 30-dňovú lehotu na predloženie požadovaných informácií a takisto nedostali dostatočnú príležitosť poskytnúť príslušné informácie písomne v zmysle článku 12 ods. 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Okrem toho sa čínska vláda takisto domnievala, že zamestnanci týchto komerčných bánk nesmú podľa článku 53 zákona o komerčných bankách prezrádzať štátne ani obchodné tajomstvá, o ktorých sa dozvedeli počas zamestnania, a preto nemôžu vypĺňať dotazník.

(258) Komisia s týmto názorom nesúhlasila. Po prvé Komisia sa domnieva, že informácie vyžiadané od subjektov vo vlastníctve štátu sú k dispozícii čínskej vláde v prípade všetkých subjektov, v ktorých je čínska vláda hlavným alebo väčšinovým akcionárom. Okrem toho, keďže Komisia vôbec nepredpokladala, že subjekty sú verejnými orgánmi, domnievala sa, že čínska vláda má takisto potrebné oprávnenie komunikovať s finančnými inštitúciami, aj keď nie sú vo vlastníctve štátu, keďže všetky patria pod jurisdikciu Národnej finančnej regulačnej správy (ďalej len „NFRA“2023), ktorá nahradila v roku 2023 Čínsku bankovú a poisťovaciu regulačnú komisiu (ďalej len „CBIRC“) ([97]). V tejto súvislosti je skutočnosť, že Komisia sa mohla skontaktovať s príslušnými finančnými inštitúciami priamo, nepodstatná. Forma a spôsoby zhromažďovania potrebných informácií zostávajú v diskrečnej právomoci prešetrovacieho orgánu ([98]). Komisia takisto poznamenala, že čínska vláda zaslala dotazník niektorým bankám v predchádzajúcich prešetrovaniach ([99]) bez toho, aby spochybnila prístup Komisie. Ďalej pokiaľ ide o požadované informácie a termín na predloženie vyplneného dotazníka, Komisia nedostala žiadnu požiadavku na objasnenie ani žiadosť o predĺženie termínu od žiadnej finančnej inštitúcie. Ani banka Export-Import Bank of China (ďalej len „EXIM“), ktorá predložila vyplnený dotazník, nepožiadala o žiadne objasnenie.

(259) Komisia ďalej poznamenala, že čínska vláda zaslala dotazník výlučne banke EXIM. Komisia takisto poznamenala, že banka EXIM bola jedinou bankou, ktorá zaslala vyplnený dotazník hneď po tom, ako ho dostala od čínskej vlády. Banka EXIM zaslala vyplnený dotazník v dohodnutej stanovenej lehote. Hoci mal dotazník nedostatky, Komisia poznamenala, že banka EXIM mala skutočne dostatočnú príležitosť poskytnúť písomne príslušné informácie. Komisia preto dospela k záveru, že keby čínska vláda poslala dotazník ďalším finančným inštitúciám, Komisia by pravdepodobne dostala viac odpovedí.

(260) Komisia neadresovala dotazník zamestnancom finančných inštitúcií, ale skôr samotným inštitúciám. V každom prípade je skutočnosť, že určité informácie možno považovať za štátne alebo obchodné tajomstvo, v rámci antisubvenčného konania nepodstatná, a to vzhľadom na dôverné zaobchádzanie so všetkými predloženými informáciami, ktoré sa považujú za dôverné. Výrobcovia zaradení do vzorky boli požiadaní o poskytnutie bankového povolenia udeľujúceho urýchlené povolenie zástupcom Komisie na preskúmanie všetkých dokumentov ([100]) o úveroch poskytovaných jednotlivými finančnými inštitúciami. Niektoré skupiny zaradené do vzorky poskytli požadované povolenie v prípade určitých typov úverov.

([97]) NFRA nahradila v roku 2023 Čínsku bankovú a poisťovaciu regulačnú komisiu (ďalej len „CBIRC“).
([98]) Správa poroty, *Čína – Brojlerové výrobky (článok 21.5 – US)*, body 7.229 – 7.231. WT/DS427
([99]) Pozri odôvodnenie 139 v Ú. v. EÚ L 325, 5.12.2013, s. 88 a odôvodnenie 48 v Ú. EÚ L 283, 12.11.2018, s. 7.
([100]) Okrem iného napríklad: úverové zmluvy, žiadosti o úver, interné posúdenie banky k žiadosti o úver, dokumenty o schválení úveru.

(261) Ako sa uvádza v odôvodnení 259, Komisia dostala vyplnený dotazník len od banky EXIM. Vyplnený dotazník obsahoval iba informácie o podnikovej štruktúre, správe a vlastníctve. Pokiaľ ide o vlastníctvo, banka EXIM nebola schopná poskytnúť dodatočné informácie o vlastníctve akcií jedného zo svojich akcionárov, t. j. spoločnosti Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., ktorá vlastnila takmer 90 % jej akcií. Banka EXIM neposkytla žiadne informácie o úveroch (alebo iných finančných nástrojoch) poskytnutých výrobcom zaradeným do vzorky. Keďže neodpovedala žiadna finančná inštitúcia, Komisia nedostala žiadne overiteľné informácie špecifické pre spoločnosť, pokiaľ ide o preferenčné financovanie.

(262) Keďže Komisia takéto informácie nemala k dispozícii, dospela k názoru, že nedostala zásadné informácie relevantné pre tento aspekt prešetrovania. Komisia preto informovala čínsku vládu, že pri skúmaní existencie a rozsahu údajného subvencovania poskytnutého prostredníctvom preferenčného financovania možno bude musieť pristúpiť k využitiu dostupných skutočností podľa článku 28 ods. 1 základného nariadenia.

(263) Vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky oznámili vydávanie zelených dlhopisov a cenných papierov zabezpečených aktívami počas prešetrovania. Kým tieto dlhopisy sú len variáciou dlhopisov, ktoré už boli napadnuté v minulých prešetrovaniach v rámci programu preferenčného poskytovania úverov, zdá sa, že sa riadili legislatívnym a regulačným rámcom, ktorý bol špecifický pre zelené odvetvia, do ktorých patrí aj odvetvie BEV. Komisia identifikovala viac ako desať legislatívnych a regulačných dokumentov, ako sú „*NDRC: usmernenia o vydávaní zelených dlhopisov*“, „*katalóg projektov na podporu zelených dlhopisov (vydanie z roku 2021) vydaný tromi ministerstvami a výbormi vrátane Čínskej ľudovej banky*“ a „oznámenie Čínskej ľudovej banky [2015] č. 39 o vydávaní zelených finančných dlhopisov na medzibankovom trhu s dlhopismi“ týkajúce sa týchto špecifických dlhopisov, a požiadala čínsku vládu, aby vysvetlila regulačný rámec pre vydávanie a správu zeleného financovania a cenných papierov zabezpečených aktívami a úlohu každého zo zúčastnených aktérov vrátane spoločnosti poskytujúcich finančné prostriedky na automobil. Čínska vláda odmietla poskytnúť tieto informácie a tvrdila, že žiadosť Komisie neobsahovala úplný opis programu a že v správe o dostatočnosti dôkazov sa neposkytol žiadny dôkaz o finančnom príspevku, výhodách a špecifickosti, pokiaľ ide o takéto dlhopisy. Čínska vláda sa počas overovania na mieste odmietla venovať tejto konkrétnej téme a odpovedať na otázky Komisie.

(264) Komisia poznamenala, že poskytovanie preferenčného financovania prostredníctvom vydávania dlhopisov bolo uvedené v správe o dostatočnosti dôkazov a že čínska vláda pred začatím prešetrovania nespochybnila existenciu tejto schémy. Komisia sa takisto domnievala, že zelené dlhopisy a cenné papiere zabezpečené aktívami sú len variáciou tejto schémy, ktorá je vo väčšine hľadísk podobná.

(265) Dňa 21. mája 2024 čínska vláda predložila pripomienky k listu Komisie z 8. mája 2024, v ktorom uviedla svoj zámer uplatniť dostupné skutočnosti v súlade s článkom 28 základného nariadenia (ďalej len „list podľa článku 28“).

(266) V odpovedi na žiadosť o predloženie prílohy A finančným inštitúciám čínska vláda tvrdila, že Komisia by mala adresovať tieto žiadosti o informácie priamo príslušným subjektom. Čínska vláda okrem toho tvrdila, že finančné inštitúcie sú nezávislé hospodárske subjekty a nie sú prepojené s čínskou vládou. Čínska vláda ďalej tvrdila, že príloha A si vyžaduje dôverné a obchodne citlivé informácie.

(267) Komisia s týmto názorom nesúhlasila. Po prvé Komisia sa domnieva, že informácie vyžiadané od štátom vlastnených subjektov (či už od spoločností, alebo verejných/finančných inštitúcií) sú k dispozícii čínskej vláde v prípade všetkých subjektov, v ktorých je čínska vláda hlavným alebo väčšinovým akcionárom. Podľa zákona Čínskej ľudovej republiky o aktívach štátom vlastnených podnikov ([101]) agentúry pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi, ktoré sú zriadené Komisiou Štátnej rady pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi, ako aj miestne ľudové samosprávy vykonávajú povinnosti a úlohy kapitálového prispievateľa podniku s majetkovou účasťou štátu v mene vlády. Takéto agentúry sú teda oprávnené prijímať výnosy z aktív, zúčastňovať sa na prijímaní zásadných rozhodnutí a vyberať zamestnancov na manažérske pozície v podnikoch s majetkovou

([101]) Zákon Čínskej ľudovej republiky o aktívach podnikov vo vlastníctve štátu, dekrét prezidenta Čínskej ľudovej republiky č. 5, 28. október 2008, články 11 a 12.

účasťou štátu. Okrem toho podľa článku 17 uvedeného zákona o aktívach vo vlastníctve štátu musia podniky s majetkovou účasťou štátu akceptovať správu a dohľad zo strany samospráv a príslušných vládnych oddelení a agentúr, ako aj akceptovať verejný dohľad a zodpovedať sa poskytovateľom kapitálu.

(268) Čínska vláda má okrem toho potrebné právomoci, pokiaľ ide o spoluprácu finančných inštitúcií, a to aj v prípade, ak nie sú vo vlastníctve štátu, keďže všetky patria do právomoci čínskeho bankového regulačného orgánu. Podľa článkov 33 a 36 zákona o bankovom dohľade ([102]) má napríklad NFRA právomoc vyžadovať od všetkých finančných inštitúcií zriadených v ČĽR, aby predložili informácie, ako sú finančné výkazy, štatistické správy a informácie týkajúce sa obchodných operácií a riadenia. NFRA môže takisto nariadiť finančným inštitúciám, aby zverejnili informácie verejnosti.

(269) Čínska vláda tvrdila, že vysvetlila mechanizmus tvorby základnej úverovej sadzby a spomenula nejasnosti v súvislosti so žiadosťou Komisie o informácie týkajúce sa systému riadenia a hodnotenia úverov. Pokiaľ ide o zelené dlhopisy, čínska vláda tvrdila, že žiadosti Komisie ďalej neboli dostatočne jasné a presné, čo im bránilo poskytnúť presnú odpoveď.

(270) Komisia sa domnievala, že tieto pripomienky sú nepodložené. Komisia sa opakovane položila osobitné jasné a relevantné otázky, na ktoré čínska vláda odmietla odpovedať poskytnutím príslušných informácií. Čínska vláda neposkytla potrebné informácie, ktoré by umožnili pochopenie mechanizmu tvorby základnej úverovej sadzby a podoprieť odpoveď čínskej vlády v tomto ohľade. Čínska vláda takisto neposkytla právny základ a regulačný rámec systému riadenia a hodnotenia úverov. Komisia sa okrem toho vo svojej žiadosti o informácie odvolávala na niekoľko osobitných úradných dokumentov týkajúcich sa zelených dlhopisov a spoločností poskytujúcich finančné prostriedky na automobil, pri ktorých čínska vláda neposkytla právny a regulačný rámec ani nebola ochotná vysvetliť, čo predstavuje zelený dlhopis, a to aj napriek jeho zmienke v úradných dokumentoch.

(271) V súvislosti s bankou EXIM čínska vláda tvrdila, že požadované informácie by sa nemali považovať za potrebné. Čínska vláda okrem toho tvrdila, že požadované informácie obsahovali obchodné tajomstvá a banka EXIM ich nemohla poskytnúť. Komisia mala okrem toho dostať príslušné informácie od vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(272) Komisia poznamenala, že je na Komisii, aby určila, ktoré informácie sa považujú za potrebné na prešetrovanie, a nie na druhej zmluvnej strane, aby toto rozhodnutie urobila. Okrem toho, informácie týkajúce sa banky EXIM sú priamo prepojené s prešetrovanou schémou. Požadované informácie sú teda relevantné a nevyhnutné na to, aby Komisia schému náležite posúdila. Komisia napokon pripomenula, že čínska vláda nemá len regulačné právomoci, ale je aj zodpovedná za riadenie banky EXIM. Čínska vláda preto nemôže úplne presunúť zodpovednosť za poskytovanie informácií na výrobcov zaradených do vzorky. Z tohto dôvodu boli tvrdenia zamietnuté.

(273) Keďže Komisia nemala k dispozícii požadované informácie, dospela k názoru, že nedostala zásadné informácie relevantné pre tento aspekt prešetrovania. Komisia preto informovala čínsku vládu, že pri skúmaní existencie a rozsahu údajného subvencovania poskytnutého prostredníctvom preferenčného financovania vrátane vydania zelených dlhopisov a cenných papierov zabezpečených aktívami bude možno musieť pristúpiť k využitiu dostupných skutočností podľa článku 28 ods. 1 základného nariadenia.

3.3.1.2. Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti so vstupnými materiálmi

(274) S cieľom efektívne a na účely administratívneho zjednodušenia získať potrebné informácie od neprepojených dodávateľov vstupných materiálov (častí, komponentov a surovín) so sídlom v Číne Komisia požiadala čínsku vládu, aby dodávateľom vstupného materiálu a vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky zaslala osobitný dotazník, ako to oznámili čínskej vláde vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky.

([102]) Zákon Čínskej ľudovej republiky o regulácii bankového odvetvia a dohľade nad ním, dekrét prezidenta Čínskej ľudovej republiky č. 58, 31. októbra 2006.

(275) Čínska vláda sa domnievala, že žiadosť Komisie, aby čínska vláda zaslala osobitný dotazník, je v rozpore s článkom 12 ods. 1 a ods. 9 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Domnievala sa, že povinnosť vykonať prešetrovanie a zbierať informácie od dodávateľov vstupného materiálu má prešetrovací orgán a že nemôže žiadať čínsku vládu, aby postúpila dotazníky nezávislým komerčným subjektom za predpokladu, že sú tieto subjekty verejnými orgánmi. Tvrdila, že tento predpokladaný prístup nie je v súlade s článkom 1 ods. 1 písm. a) bodom 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach. Čínska vláda takisto tvrdila, že Komisia už má prístup k zoznamu dodávateľov vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a mohla zaslať dotazníky priamo im.

(276) Čínska vláda ďalej tvrdila, že dodávatelia vstupných materiálov neboli náležite oboznámení o informáciách, ktoré sa od nich vyžadovali, nedostali 30-dňovú lehotu na predloženie požadovaných informácií a takisto nedostali dostatočnú príležitosť poskytnúť príslušné informácie písomne v zmysle článku 12 ods. 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach.

(277) Ďalej tvrdila, že dodávateľov to mohlo odradiť od toho, aby predložili svoje odpovede obsahujúce dôverné informácie prostredníctvom čínskej vlády, a že dotazník neobsahoval pokyny na predloženie verzie, ktorá nie je dôverná.

(278) Komisia v tejto súvislosti poznamenala, že dotazník zaslaný čínskej vláde obsahoval pokyny, v ktorých sa od nej vyžaduje, aby predložila dôkazy o tom, že dotazník skutočne zaslala dodávateľom vstupných materiálov. Čínska vláda vo svojom vyplnenom dotazníku nezverejnila takéto dôkazy. Keďže takéto dôkazy chýbali, Komisia usúdila, že tvrdenia týkajúce sa praktických aspektov týkajúcich sa dotazníka, ktorý sa má zaslať dodávateľom vstupných materiálov, sú sporné.

(279) Čínska vláda neposkytla prehľad s názvami a vlastníckymi štruktúrami prešetrovaných čínskych dodávateľov vstupných materiálov, pričom tvrdila, že išlo o dôverné informácie alebo že takéto informácie nemá k dispozícii. Čínska vláda okrem toho neposkytla podrobné informácie o väčšine charakteristík domáceho trhu so vstupnými materiálmi pre BEV v Číne, okrem iného: podiel štátom vlastnených podnikov na domácej produkcii a spotrebe, veľkosť domáceho trhu, cenová politika štátu a/alebo štátom vlastnených podnikov, skutočné ceny vstupných materiálov na domácom trhu a štatistiky.

(280) Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie týkajúce sa všetkých uvedených prvkov, okrem iného informácie o štruktúre domáceho trhu, mechanizmoch určovania cien a cenách a informácie o vlastníckych štruktúrach spoločností, dospela k záveru, že jej neboli doručené zásadné informácie relevantné na účely prešetrovania.

(281) V odpovedi na list Komisie podľa článku 28 čínska vláda namietala proti uplatneniu dostupných skutočností.

(282) Pokiaľ ide o informácie o rôznych častiach, komponentoch a surovinách, čínska vláda zopakovala svoj argument, že nemá žiadne informácie o dodávateľoch častí a komponentov, že nemá žiadnu kontrolu nad dodávateľmi, že nebolo možné prinútiť ich k spolupráci a že žiadosťami by sa mala zaoberať Komisia. Okrem toho tvrdila, že informácie, ktoré požadovala Komisia, sú príliš rozsiahle, nie sú potrebné na prešetrovanie a že rozsah prešetrovania bol nezákonne rozšírený. Podobne, pokiaľ ide o informácie o Čínskom združení výrobného odvetvia batérií (ďalej len „CBIA“), tvrdila, že nemá žiadnu kontrolu nad CBIA, ktoré nie je formálne prepojené s čínskou vládou, a že Komisia by mala predkladať svoje požiadavky priamo združeniu.

(283) Napokon, pokiaľ ide o informácie o výrobe, spotrebe, štruktúre domáceho dodávateľského trhu a elasticite, čínska vláda tvrdila, že tieto údaje nemá k dispozícii.

(284) Komisia poznamenala, že je na Komisii, aby určila, ktoré informácie sa považujú za potrebné na prešetrovanie, a nie na druhej zmluvnej strane, aby o tom rozhodla. Komisia nemôže prijať ani tvrdenie, že žiadosť o informácie je príliš rozsiahla, keďže vzhľadom na počet dodávateľov a príslušné vstupné materiály si informácie už podľa vymedzenia vyžadujú zhromaždenie veľkého množstva údajov. Okrem toho, pokiaľ ide o tvrdenie, že čínska vláda nemá kontrolu nad dodávateľmi, a preto ich nemôže prinútiť k spolupráci, Komisia poukázala na dôvody vysvetlené v odôvodnení 278, pre ktoré považuje tieto tvrdenia za bezpredmetné.

(285) Pokiaľ ide o tvrdenie o rozšírenom rozsahu, Komisia konštatovala, že táto konkrétna schéma už bola súčasťou správy o dostatočnosti dôkazov, že bola začlenená v oznámení o začatí konania a bola súčasťou konzultácií s čínskou vládou. Preto sa požadované informácie nikdy nerozšírili nad rámec pôvodného rozsahu.

(286) Komisia najprv konštatovala, že čínska vláda nespochybnila, že neposkytla informácie týkajúce sa niektorého z ďalších združení, o ktorých Komisia žiadala informácie, a to CBIA, Čínskeho združenia odvetvia neželezných kovov (ďalej len „CNFA“), Čínskeho priemyselného združenia zdrojov energie (ďalej len „CIAPS“), Čínskeho združenia fotovoltického priemyslu (ďalej len „CPIA“), Čínskeho združenia priemyslu neželezných kovov (ďalej len „CNMIA“) a Čínskeho združenia priemyslu spracovania neželezných kovov (ďalej len „CNMPIA“). Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 278, čínska vláda nepredložila dôkazy o tom, že dotazníky zaslala dodávateľom alebo CBIA. Absencia takýchto dôkazov vyvoláva obavy týkajúce sa spolupráce pri prešetrovaní. Komisia nemôže súhlasiť ani s tým, že by čínska vláda nemala žiadne informácie o štruktúre trhov domácich dodávateľov. Ako je opísané v bode 3.7.2, Komisia konštatovala, že štát má podiely vo viacerých dodávateľoch batérií a lítia. Z dôvodov vysvetlených v odôvodnení 268 má preto štát k dispozícii množstvo prostriedkov na zhromažďovanie informácií na zber údajov o podnikoch, do ktorých štát investuje. Okrem toho, ako dokazuje priama úloha CBIA a CIAPS na dodávateľských trhoch, štát má množstvo ďalších prostriedkov na zber údajov za všetky štátom vlastnené a iné subjekty pôsobiace na dodávateľských trhoch. Napokon, zber celkových štatistík o spotrebe, výrobe, štruktúre trhu a cenách je neoddeliteľnou súčasťou funkcií, ktoré zvyčajne vykonáva suverénny štát. Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie týkajúce sa uvedených prvkov, Komisia dospela k záveru, že nedostala dôležité informácie týkajúce sa prešetrovania a že sa pri svojich zisteniach týkajúcich sa vstupných materiálov musí opierať o dostupné skutočnosti.

3.3.1.3. Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia vo vzťahu k politike daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie

(287) Komisia požiadala čínsku vládu, aby vyplnila dotazník s osobitnými otázkami týkajúcimi sa politiky daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie. Čínska vláda vo svojej odpovedi neposkytla základné požadované informácie o rôznych aspektoch, akými sú príprava, monitorovanie a vykonávanie schémy, ani odhady množstiev vozidiel, na ktoré sa schéma vzťahuje.

(288) Čínska vláda nezverejnila žiadne prípravné dokumenty (uskutočniteľnosť, očakávané výsledky) ani priebežné či záverečné dokumenty (posúdenie výsledkov, vplyv na rozvoj výrobného odvetvia BEV, rozdelenie výhod medzi výrobcov a spotrebiteľov). Neurčila ani nevysvetlila typy záznamov, ktoré príslušné orgány uchovávajú v súvislosti s týmto programom.

(289) Čínska vláda podobne neposkytla vládny splátkový kalendár pre BEV predané počas obdobia prešetrovania. Okrem toho neposkytla celkové výšky subvencií prevedených v súvislosti so žiadosťami týkajúcimi sa BEV za posledné štyri roky. Okrem toho neposkytla základ, podľa ktorého sa v priebehu rokov znižovali subvencie na vozidlo. Neuviedla ani počet BEV, na ktoré boli subvencie od roku 2018 prevedené. Čínska vláda nebola schopná vysvetliť postup na požadovanie finančných prostriedkov v prípade dovezených BEV.

(290) Okrem toho čínska vláda nedokázala poskytnúť: i) ročné konsolidované tabuľky, v ktorých by boli uvedené sumy vyplatené za každého zahraničného výrobcu za každý dovezený model za posledné štyri roky; ii) žiadosti zahraničných spoločností o pokyny týkajúce sa vybavenia žiadosti o finančné prostriedky na daňové subvencie v rokoch 2020 – 2023; iii) počet dovezených BEV, na ktoré boli prevedené finančné prostriedky počas obdobia prešetrovania alebo v predchádzajúcich rokoch.

(291) Čínska vláda napokon neposkytla ani vysvetlenie, či podobné schémy existujú na ústrednej alebo provinčnej úrovni.

(292) Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie týkajúce sa všetkých uvedených prvkov, dospela k záveru, že jej neboli doručené zásadné informácie relevantné na účely prešetrovania.

(293) V odpovedi na list Komisie podľa článku 28 čínska vláda namietala proti uplatneniu dostupných skutočností.

(294) Čínska vláda tvrdila, že nemá prístup k informáciám o štúdiách uskutočniteľnosti, očakávaným výsledkom ani predbežným ani konečným dokumentom.

(295) Čínska vláda takisto tvrdila, že informácie o harmonograme platieb vlády za BEV predané počas OP, povahe záznamov vedených príslušnými vládami v súvislosti s programom a počet BEV, na ktoré boli prevedené subvencie, a o deklarovaných predajoch BEV sú irelevantné a nie sú na účely tohto prešetrovania potrebné.

(296) Pokiaľ ide o informácie o množstvách zaplatených zahraničným výrobcom v rámci programu podľa modelu, čínska vláda tvrdila, že tieto informácie nemá a že sú na účely tohto prešetrovania nepodstatné a zbytočné.

(297) Komisia konštatovala, že je mimoriadne nepravdepodobné, aby si čínska vláda neuchovala informácie o štúdiách uskutočniteľnosti alebo očakávaných výsledkoch programu, ktorý sa realizoval niekoľko rokov a ktorý prešiel viacerými revíziami a úpravami na základe hodnotení a ktorý, čo je najdôležitejšie, zahŕňal značné sumy z centrálneho rozpočtu spravovaného vládou. Tieto opätovné hodnotenia by si mali vyžadovať určité informácie o očakávaných výsledkoch a informácie o spoločnostiach, ktoré tieto programy využívajú. V rozsahu, v akom sa informácie považujú za potrebné na to, aby Komisia dospela k záveru, môže preto Komisia v prípade potreby použiť dostupné skutočnosti.

(298) Pokiaľ ide o relevantnosť informácií, Komisia poznamenala, že je na Komisii, aby určila, ktoré informácie sa považujú za potrebné na prešetrovanie, a nie na druhej zmluvnej strane, aby urobila toto rozhodnutie. Schéma platieb vlády vyvážajúcim výrobcom BEV na základe ich predaja BEV, sumy vyplatené domácim oproti zahraničným výrobcom a záznamy vedené o týchto platbách majú okrem iných prvkov ďalej priamu súvislosť s údajnou subvenčnou schémou pri jej výpočte a určení špecifickosti. Požadované informácie sú teda relevantné a nevyhnutné na to, aby Komisia schému náležite posúdila.

(299) Komisia teda dospela k záveru, že sa musí v prípade zistení týkajúcich sa schémy politiky daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie opierať o dostupné skutočnosti.

3.3.1.4. Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia vo vzťahu ku grantom/k iným subvenčným programom vrátane schém štátnej/regionálnej/miestnej správy

(300) Komisia požiadala čínsku vládu, aby poskytla informácie týkajúce sa subvenčných schém na národnej, provinčnej alebo obecnej úrovni, ktoré poskytli výhodu výrobcom/vývozcom prešetrovaného výrobku počas posledných troch kalendárnych rokov pred obdobím prešetrovania a počas neho. Keďže čínska vláda v tejto súvislosti neposkytla žiadne informácie, zdalo sa, že sa neskontaktovala s nijakými orgánmi na nižšej ako centrálnej úrovni, či už na provinčnej, alebo obecnej úrovni, aby získala požadované informácie.

(301) V odpovedi na list Komisie podľa článku 28 čínska vláda namietala proti uplatneniu dostupných skutočností.

(302) Čínska vláda tvrdila, že jej chýbalo monitorovanie grantov, ktoré spoločnosti dostali od štátnej správy na nižšej úrovni. Okrem toho tvrdila, že z dôvodu nedostatočnej špecifickosti v otázke Komisie bolo pre čínsku vládu zaťažujúce zbierať rozsiahle informácie zo všetkých provincií a obcí Číny. Napokon tvrdila, že príslušnú dokumentáciu poskytli čínski vyvážajúci výrobcovia.

(303) Komisia konštatovala, že je nepravdepodobné, že by si čínska vláda neuchovala žiadne informácie alebo že by nebola oprávnená požadovať od provincií a obcí informácie týkajúce sa prevodu hotovosti zo strany čínskej vlády alebo v jej mene. Patria sem podrobnosti, ako sú dôvody týchto prevodov hotovosti, príslušné sumy a príjemcovia vyplatených prostriedkov. V rozsahu, v akom sa informácie považujú za potrebné na to, aby Komisia dospela k záveru, môže preto Komisia v prípade potreby použiť dostupné skutočnosti.

(304) Komisia takisto poznamenala, že žiadosti o informácie obsiahnuté v dotazníku a písomné upozornenia na nedostatky boli podrobné a konkrétne. Komisia podobne pripomenula, že čínska vláda je do schém aktívne zapojená, keďže kontroluje právny rámec, proces rozhodovania, vyplácanie grantov a programový návrh grantov. Čínska vláda preto nemôže úplne presunúť zodpovednosť za poskytovanie informácií na výrobcov zaradených do vzorky.

(305) Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie týkajúce sa uvedených prvkov, Komisia sa domnievala, že nedostala dôležité informácie týkajúce sa prešetrovania a že sa pri svojich zisteniach o grantoch/ostatných subvenčných programoch vrátane štátnych/regionálnych/miestnych vládnych schém musí opierať o dostupné skutočnosti.

3.3.1.5. Schéma oslobodenia od dane z nákupu

(306) Komisia požiadala čínsku vládu, aby vyplnila dotazník s osobitnými otázkami týkajúcimi sa schémy oslobodenia od dane z nákupu. Čínska vláda vo svojej odpovedi na vládny dotazník neposkytla základné požadované informácie o oblastiach, akými sú príprava, monitorovanie a vykonávanie schémy, ani odhady množstiev vozidiel, na ktoré sa schéma vzťahuje.

(307) Pokiaľ ide o prípravu a monitorovanie programu, Komisia neposkytla analýzu očakávaných výsledkov. Čínska vláda takisto neidentifikovala a nevysvetlila typy záznamov, ktoré uchovávajú príslušné orgány (napr. účtovné záznamy, podnikové spisy, databázy, rozpočtové schválenia atď.). Čínska vláda okrem toho neuviedla výšku ušlej dane v rámci tejto politiky. Čínska vláda ďalej neposkytla žiadne prechodné dokumenty vrátane výsledkov hodnotenia, posúdenia vplyvu na rozvoj výrobného odvetvia BEV a rozdelenia výhod medzi výrobcov a spotrebiteľov. Čínska vláda takisto nebola schopná uviesť predaj dovážaných BEV zahrnutých v katalógu, ktoré boli oprávnené v rámci tohto programu.

(308) Pokiaľ ide o katalóg modelov elektrických vozidiel novej generácie oslobodených od dane z nákupu vozidiel, čínska vláda neposkytla odpovede týkajúce sa i) kritérií oprávnenosti, ii) informačných dokumentov týkajúcich sa zamietnutých modelov a žiadostí o model a iii) správ od výrobcov o ich žiadostiach. Čínska vláda najmä neposkytla vysvetlenie ani dôkazy, na základe ktorých by boli prijaté alebo zamietnuté žiadosti o zaradenie vozidiel do programu. Čínska vláda ďalej neposkytla dokumenty s informáciami o zamietnutých modeloch ani neposkytla uplatnenia modelov ani dokumenty zaslané výrobcom týkajúce sa zamietnutia týchto modelov.

(309) Čínska vláda takisto neposkytla informácie týkajúce sa objemu registrovaných BEV v Číne. Čínska vláda ďalej neposkytla informácie o objeme dovezených BEV registrovaných počas obdobia prešetrovania alebo v predchádzajúcich obdobiach. Čínska vláda takisto neposkytla informácie týkajúce sa objemu registrácií NEV alebo BEV podľa značky, modelu a miesta registrácie. Čínska vláda napokon neposkytla žiadny výskum, ktorý by sa dal použiť ako referencia, pokiaľ ide o cenovú elasticitu v Číne.

(310) Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie týkajúce sa akýchkoľvek uvedených prvkov, dospela k záveru, že jej neboli doručené zásadné informácie relevantné na účely prešetrovania.

(311) V odpovedi na list Komisie podľa článku 28 čínska vláda namietala proti uplatneniu dostupných skutočností s odôvodnením, že čínska vláda nemala k dispozícii žiadne z požadovaných informácií.

(312) Čínska vláda okrem toho tvrdila, že informácie týkajúce sa objemu registrácií BEV boli na účely prešetrovania nepodstatné.

(313) Komisia poznamenala, že je veľmi nepravdepodobné, že by čínska vláda nemala informácie o počte vozidiel BEV registrovaných v Číne počas daného obdobia. Je to tak najmä vzhľadom na to, že na BEV sa v čase registrácie vzťahujú osobitné podmienky, ktoré musí čínska vláda vyhodnocovať, kontrolovať a monitorovať. Existuje komplexný súbor dokumentov, ktoré musia majitelia vozidiel predložiť dopravným orgánom počas procesu nákupu, registrácie a získania evidenčného čísla vozidla v Číne. Od okamihu nákupu sú kupujúci vozidiel povinní dodržiavať predpisy o dani z nákupu predložením vyhlásenia o dani z nákupu vozidla. V tomto vyhlásení sa vyžadujú podrobné informácie vrátane identifikačného čísla vozidla (VIN), ktoré jednoznačne identifikuje model vozidla a niektoré jeho charakteristiky. Okrem toho vozidlá registrované v Číne musia prejsť registračným procesom na čínskom dopravnom úrade, ktorý zahŕňa identifikáciu typu a modelu vozidla. Podobne môžu byť ku konkrétnym vozidlám priradené evidenčné čísla.

(314) Rovnako je nepravdepodobné, že by čínska vláda neuchovávala žiadnu písomnú dokumentáciu týkajúcu sa zamietnutia modelov na zaradenie do katalógu, najmä keď postup zaradenia do katalógu zahŕňa predloženie značného množstva údajov od výrobcov a predpokladá sa pri ňom hodnotenie viacerých technických útvarov v rámci čínskej vlády. Komisia okrem toho poznamenala, že je nepravdepodobné, že by si čínska vláda neuvedomovala odhadované daňové príjmy, ktoré sa stratili v dôsledku dlhodobého programu. V skutočnosti ide o program s priamym vplyvom na rozpočet a potenciálom viesť k strate stoviek miliárd jüanov daňových príjmov ročne.

(315) V rozsahu, v akom sa informácie považujú za potrebné na to, aby Komisia dospela k záveru, sa preto Komisia opierala o verejne prístupné zdroje.

(316) Pokiaľ ide o relevantnosť informácií, Komisia konštatuje, že je na Komisii, aby určila, ktoré informácie sa považujú za potrebné na prešetrovanie, a nie na druhej zmluvnej strane, aby urobila toto rozhodnutie. Registrácia BEV má okrem toho priame prepojenie s údajnou subvenčnou schémou, a preto boli požadované informácie pre Komisiu dôležité, ako aj potrebné na náležité posúdenie tejto schémy.

(317) Hoci, ako sa uvádza v bode 3.9, sa Komisia predbežne rozhodla nevydávať zistenia o tejto schéme, vyhradzuje si právo ďalej skúmať napadnuteľnosť schémy. V dôsledku toho sa Komisia možno bude musieť pri svojich zisteniach týkajúcich sa schémy oslobodenia od dane z nákupu opierať o dostupné skutočnosti, ak zhromaždí dostatočné údaje na to, aby dospela k záveru, že táto schéma je napadnuteľná.

3.3.2. *Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti so skupinou SAIC*

(318) Skupina SAIC pôvodne spolupracovala s Komisiou a poslala jej vyplnené dotazníky. Vyplnené dotazníky zaslali najmä jej prepojené subjekty vrátane šiestich výrobcov BEV. Zistilo sa však, že tieto vyplnené dotazníky majú veľké nedostatky, a 12. decembra 2023 Komisia informovala skupinu SAIC o zámere Komisie uplatniť článok 28 ods. 1 základného nariadenia s ohľadom na neposkytnutie informácií pred overovaním na mieste a skutočnosť, že keďže Komisia nedostala tieto informácie, jej zistenia môžu byť založené na dostupných skutočnostiach. Chýbajúce informácie sa okrem iného týkali výrobných nákladov, podrobných informácií týkajúcich sa nákupov hlavných vstupov a nezaslania vyplnených dotazníkov od prepojených spoločností zapojených do činností súvisiacich s prešetrovaným výrobkom, v prípade ktorého sa požadovalo vyplnenie dotazníka.

(319) Skupina SAIC neposkytla chýbajúce informácie a tvrdila, že to bolo spôsobené vysokým počtom prepojených spoločností v skupine a že uplatnenie „*dostupných skutočností*“ by náležite neodrážalo jej vysokú úroveň spolupráce až do tohto bodu prešetrovania. Tvrdila, že za vysokým počtom nedostatočne vyplnených dotazníkov bolo často neodôvodnené množstvo informácií požadovaných Komisiou a vysoká koordinačná záťaž potrebná medzi mnohými prepojenými spoločnosťami.

(320) Nedostatočná spolupráca sa však potvrdila, a to už pred overovaním na mieste, počas neho a po ňom, keďže neboli poskytnuté kľúčové informácie týkajúce sa okrem iného výrobných nákladov, kusovníkov, špecifikácií výrobkov vrátane chemického zloženia surovín zakúpených od dodávateľov a podporného zoznamu nákupov s jednotlivými obchodnými prípadmi pre dodávateľov, ani informácie týkajúce sa prijatých grantov. Komisia vysvetlila skupine SAIC, že tieto informácie sa považovali za potrebné na dosiahnutie konkrétnych zistení vzhľadom na subvencie prijaté z rôznych podporných opatrení. Okrem toho sa zdalo, že vyplnené dotazníky neposkytli ani ďalšie prepojené spoločnosti, hoci by si to ich činnosti vyžadovali.

(321) Komisia zistila, že takéto potrebné chýbajúce informácie bránia prešetrovaniu. Skupina SAIC bola 23. apríla 2024 riadne informovaná o dôsledkoch len čiastočnej spolupráce pri prešetrovaní a o úmysle Komisie uplatniť článok 28 základného nariadenia, pokiaľ ide o nepredložené informácie alebo informácie, ktoré sa nedajú overiť. Komisia vyzvala spoločnosť, aby predložila pripomienky.

(322) Komisii boli 30. apríla 2024 doručené pripomienky od skupiny SAIC. Skupina SAIC nesúhlasila s tým, ako Komisia posúdila celkovú úroveň spolupráce poskytnutú rôznymi subjektmi patriacimi do skupiny, a predložila niekoľko tvrdení vedúcich k záveru, že zamýšľané uplatnenie článku 28 základného nariadenia nie je opodstatnené.

3.3.2.1. Tvrdenie skupiny SAIC o nenaplnení právnych noriem uplatňovania článku 28 základného nariadenia

(323) Skupina SAIC uviedla, že niektoré aspekty posúdenia Komisie týkajúceho sa uplatnenia článku 28 základného nariadenia skreslili zaznamenané skutočnosti, a zopakovala, že pri prešetrovaní spolupracovala podľa svojich najlepších schopností. Skupina SAIC vysvetlila, že v prípadoch, keď nedokázala poskytnúť úplné alebo len čiastočné požadované informácie, poskytla „alternatívne dokumenty" s cieľom umožniť prešetrovanie Komisie.

(324) V tejto súvislosti sa skupina SAIC odvolávala na článok 28 ods. 3 základného nariadenia, ako aj na judikatúru Súdneho dvora Európskej únie ([103]), pričom tvrdila, že by sa mali akceptovať aj neúplné alebo inak nedostatočné odpovede.

(325) Spoločnosť SAIC okrem toho zdôraznila zistenie súdu v tejto veci ([104]), ktorý usúdil, že *„pojem „potrebné informácie" odkazuje na informácie, ktorými disponujú zainteresované strany a ktoré inštitúcie Únie od nich žiadajú, aby ich poskytli na účely dosiahnutia zistení nevyhnutných v rámci antidumpingového zisťovania*". Súd v tej istej veci ([105]) rozhodol, že *„týmto inštitúciám prislúcha, aby preukázali existenciu dumpingu, škody a príčinnej súvislosti medzi dovozmi, ktoré sú predmetom dumpingu, a touto škodou, a teda aj „potrebnú" povahu určitej informácie na účely dosiahnutia záverov nutných v rámci antidumpingového zisťovania*".

(326) Vzhľadom na zistenia súdu skupina SAIC usúdila, *„že vzhľadom na veľmi zložitý charakter tohto prešetrovania (z hľadiska veľkého rozsahu požadovaných informácií, veľkého počtu spoločností, ktoré musia poskytnúť informácie, ako aj krátkeho* času *na poskytnutie informácií), by Komisia nemala uplatňovať uvedené kritériá na predložené informácie príliš prísne*" a *„ak sa informácie považujú za nedostatočné, použitie dostupných skutočností by sa malo prísne obmedziť na nevyhnutný účel týchto informácií a za každých okolností by sa malo kontrolovať s odkazom na iné nezávislé zdroje v plnom súlade s článkom 28 ods. 5 základného nariadenia*."

([103]) Pozri vec T-413/13, City Cycle Industries/Rada, EU:T:2015:164, bod 120; vec T-633/11, Guangdong Kito Ceramics a i./Rada, EU:T:2014:271, bod 100; správa Odvolacieho orgánu WTO, USA – Oceľ valcovaná za tepla, WT/DS184/AB/R, prijatá 23. augusta 2001, bod 81 a vec C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (Čína) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komisia pripomenula, že požadované informácie v skutočnosti poskytla iná skupina či poskytli iné skupiny zaradené do vzorky, a teda boli skupine SAIC ľahko k dispozícii. Skupina SAIC sa teda rozhodla neposkytnúť požadované informácie, o čom svedčí zoznam nepredložených dokumentov, ktorý podpísala a schválila počas overovania. Tento zoznam dokazuje, že bránila prešetrovaniu tým, že úmyselne nekonala podľa svojich najlepších schopností. Tieto informácie sa okrem toho považovali za potrebné na účely dosiahnutia primeraných záverov v prešetrovaní subvencií a v tejto súvislosti boli v súlade so zisteniami Súdneho dvora. Všetky príslušné informácie, ktoré skupina SAIC poskytla ako „alternatívne dokumenty vrátane chybne vyplneného dokumentu, sa náležite zohľadnili, keď ich bolo možné overiť. Komisia sa musela uchýliť k dostupným skutočnostiam, a to aj od nezávislých zdrojov, ako sa uvádza v bode 3.3, ktoré sa týkali preferenčných úverov, poistenia vývozných úverov, oslobodenia od dane z nákupu, vstupných materiálov a politiky daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie len vtedy, keď boli predložené informácie jednoznačne nedostatočné (a uvedené v spoločne podpísaných prílohách k správam o overovaní na mieste) a Komisia mala dostatok podkladov na to, aby dospela k záveru o týchto schémach. Je nesprávne predpokladať, že Komisia uplatňovala kritériá stanovené v článku 28 ods. 3 základného nariadenia príliš prísne.

(328) Keďže skupina SAIC vo svojich pripomienkach tvrdila, že „*by sa malo pochybovať o informáciách v zázname tak, ako boli poskytnuté*“, Komisia pri zverejňovaní základných skutočností a úvah vyvážajúcemu výrobcovi zaradenému do vzorky vysvetlila, že pri použití dostupných skutočností v zmysle článku 28 základného nariadenia použila informácie, ktoré poskytla skupina SAIC, v čo najvyššej miere, a až keď jej chýbali informácie, uchýlila sa k verejným nezávislým zdrojom. Tvrdenie, že neboli splnené právne normy na uplatňovanie článku 28 základného nariadenia, sa preto zamietlo.

3.3.2.2. Žiadosti o informácie týkajúce sa prepojených dodávateľov

(329) Ako sa uvádza v odôvodneniach 318 – 319, našlo sa niekoľko neohlásených prepojených spoločností, v prípade ktorých skupina SAIC počas prešetrovania nezaslala vyplnený dotazník. Zistilo sa, že tieto „nové“ spoločnosti sú prepojené a boli zapojené do rôznych kľúčových zmluvných vzťahov zahŕňajúcich činnosti, ako je poskytovanie vstupných materiálov, kapitálu, úverov, záruk a ďalších druhov financovania v rámci skupiny SAIC. Skupina SAIC opakovanie zamietala žiadosť Komisie o vyplnenie dotazníka, pričom tvrdila, že to porušuje základné práva skupiny SAIC, no bez toho, aby uviedla odôvodnené argumenty.

(330) Skupina SAIC vo svojich pripomienkach tvrdila, že tieto prepojené spoločnosti nemohli alebo nemuseli spolupracovať pri prešetrovaní a že v každom prípade bolo uplatnenie článku 28 základného nariadenia na tieto spoločnosti neodôvodnené alebo malo byť prísne obmedzené. Dôvody uvádzané skupinou SAIC sa týkali viacero faktorov, napríklad:

— Veľmi nízka transakčná hodnota prepojenej spoločnosti na obrate skupiny SAIC (menej ako 1 %).

— Nedostatok podielov alebo významnej kontroly v prepojených spoločnostiach, čo potvrdila skutočnosť, že tieto spoločnosti odmietli pristúpiť na žiadosť o spoluprácu, ktorú im adresovala skupina SAIC, alebo poskytnúť dôverné dokumenty, ktorých sú tieto spoločnosti zmluvnou stranou.

— Na obchodné činnosti prepojených spoločností sa nevzťahoval rozsah pokynov v dotazníku pre vyvážajúceho výrobcu ani vo vysvetľujúcej poznámke ([106]), ktorý Komisia zverejnila 17. novembra 2023.

— Objem výroby vyplývajúci z dohody o spracovaní, na ktorú sa už vzťahuje odpoveď skupiny SAIC

— Údajná prepojená spoločnosť nemala so skupinou SAIC počas obdobia prešetrovania uzavreté žiadne transakcie v oblasti výskumu a vývoja ani zmluvy o výskume a vývoji.

— Údajne prepojená spoločnosť bola príjemcom, ale nie držiteľom práva na využívanie pôdy.

([106]) Záznam do spisu: Prepojené spoločnosti, od ktorých sa vyžaduje zaslanie vyplneného dotazníka (t23.005730).

(331) Komisia súhlasila s tým, že v súlade s uvedenou vysvetľujúcou poznámkou by prepojená spoločnosť s veľmi nízkou transakčnou hodnotou, ktorá predstavovala menej ako 1 % nákupov skupiny SAIC, mohla byť v tomto prešetrovaní skutočne vyňatá z povinnosti zaslať vyplnený dotazník. Komisia si však vyhradzuje právo uplatniť článok 28 základného nariadenia na dodávané časti tejto prepojenej spoločnosti skupine SAIC, keďže si nedokázala overiť tieto informácie.

(332) Komisia poznamenala, že dotknutý prepojený dodávateľ a skupina SAIC spoločne prevádzkovali spoločnosť na vývoj, výrobu a predaj batériových článkov, modulov a súprav, a preto boli právne uznanými obchodnými partnermi. Považujú sa preto za prepojených v zmysle článku 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447, a tým sa im nastoľuje zákonná povinnosť predložiť vyplnený dotazník o dotáciách ako prepojená strana podľa pokynov v dotazníku a následnej korešpondencie. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

(333) Skupina SAIC tvrdila, že Komisia by mala preskúmať svoje posúdenie a upustiť od uplatnenia článku 28 základného nariadenia pri spoločnostiach, ktoré odmietli zverejniť finančné alebo zmluvné prepojenia a dohody o spoločnom podniku, a že v takýchto prípadoch by mala využiť len verejne dostupné informácie v súlade s článkom 28 ods. 5 základného nariadenia. Komisia opakovanie naznačovala skupine SAIC, že skutočnosť, že niektoré informácie sa považovali za „*hlavné obchodné tajomstvo*“, bola nepodstatná vzhľadom na dôverný charakter informácií predložených v rámci antisubvenčných konaní v súlade s článkom 29 základného nariadenia. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(334) Skupina SAIC tvrdila, že Komisia náležite nevysvetlila, prečo by mali niektoré prepojené spoločnosti vyplniť dotazník. Komisia však vo svojej druhej žiadosti vysvetlila, že podľa informácií dostupných v spise (organizačná schéma znázorňujúca dôležitú finančnú a/alebo kontrolnú úlohu prepojených spoločností) boli tieto spoločnosti prepojené, keďže sa zdalo, že sú zapojené do poskytovania kapitálu, úverov alebo iných typov financovania v rámci skupiny SAIC. Komisia však po prijatí druhej negatívnej odpovede na svoju žiadosť zo strany skupiny SAIC svoju žiadosť nezopakovala a 23. apríla 2024 informovala skupinu SAIC o dôsledkoch nespolupráce.

(335) Skupina SAIC odmietla zaslať vyplnený dotazník týkajúci sa prepojenej spoločnosti, o ktorej sa počas jedného z overovania na mieste zistilo, že je zapojená do dohody o spracovaní. Hoci skupina SAIC uznala, že táto prepojená spoločnosť bola zapojená do výroby prešetrovaného výrobku, zároveň tvrdila, že Komisia mala „*potvrdiť*“, že je potrebné vyplniť dotazník. Táto pripomienka poukázala na nedostatočnú spoluprácu skupiny SAIC, ktorá nakoniec tvrdila, že akékoľvek použitie článku 28, ak vôbec nejaké v súvislosti s touto prepojenou spoločnosťou existuje, by sa malo obmedziť na prvky, ktoré nesúvisia so subvenciami. Tvrdenie sa zamietlo.

(336) V skutočnosti existenciu týchto prepojených spoločností odhalili informácie poskytnuté pri prvotnom predložení informácií pred predložením vyplnených dotazníkov, vo vyplnených dotazníkoch alebo počas príležitostného overovania na mieste. Tieto prepojené spoločnosti boli buď dodávateľmi, alebo zákazníkmi skupiny SAIC a často sa zdalo, že sú zapojené do činností týkajúcich sa prešetrovaného výrobku, či už ako výskumný ústav, dodávateľ častí a komponentov uvedený v správe o dostatočnosti dôkazov, logistické spoločnosti a pod. Vzhľadom na povahu svojich činností mali poskytnúť vyplnený dotazník, ktorý by Komisii umožnil overiť informácie a prípadne požiadať o ďalšie dôkazy.

3.3.2.3. Informácie, ktoré neposkytla skupina SAIC, a iné nezverejnené dokumenty pred overovaním a počas overovania na mieste

(337) Skupina SAIC vo svojich pripomienkach tvrdila, že po značných písomných upozorneniach na nedostatky, ktoré dostala od Komisie, sa niektoré informácie skutočne poskytli dodatočne a dali sa plne overiť počas overovania na mieste. Skupina SAIC však poukazovala len na informácie, ktoré sa týkali a oslobodenia od dane z nákupu a spotrebnej dane pre domácich zákazníkov, a teda uznala, že všetky ostatné chýbajúce informácie zostali počas prešetrovania nezverejnené. V písomných upozorneniach na nedostatky sa zdôraznili kľúčové problematiky, ktoré individuálni výrobcovia, ktorí patria do skupiny SAIC, zámerne odmietli uviesť (informácie v ich vyplnenom dotazníku týkajúce sa prognóz výroby a predaja, výrobných nákladov, nákupov a oslobodenia od spotrebnej dane pri predaji na domácom trhu).

(338) Skupina SAIC poskytla prehľad dokumentov, ktoré neboli predložené pred overovaním a počas overovania na mieste, pričom požiadala Komisiu, aby uplatnila článok 28 základného nariadenia len na tie dokumenty, ktoré neposkytli jednotlivé subjekty. Komisia preskúmala zoznamy a zotrvala na svojom postoji, pokiaľ ide o tie prvky na zozname, ktoré sa zaslali skupine SAIC, ktoré podliehali použitiu dostupných skutočností, ako sú grantové programy, poskytovanie batérií za nižšiu než primeranú odplatu, ušlý príjem prostredníctvom programu oslobodenia a zníženia daní a poskytovanie preferenčného financovania (ako sú dlhopisy a kapitálové injekcie) a chýbajúce vyplnené dotazníky. Žiadosť o nezamietnutie poskytnutých informácií, pokiaľ ide o nižšie uvedené prvky, bola zamietnutá:

a) *Kusovník, hotové výrobky a špecifikácie dodávok (napr. chemické látky, zloženie atď.)*

(339) Kusovníky sú rozsiahle zoznamy surovín, komponentov a pokynov požadovaných na výrobu výrobku. Komisia opakovane vysvetlila skupine SAIC ich význam pri prešetrovaní, keďže umožnili identifikovať hlavné jednotlivé komponenty a materiály, ktoré tvoria hotový výrobok, a ich pôvod.

(340) V predmetnom prípade subvencií bol kusovník rovnako dôležitý na identifikáciu častí použitých pri montáži hotového výrobku (BEV alebo komponentov, ako sú batérie), použitých množstiev, ich špecifikácie, interného čísla materiálu a následne mena ich dodávateľov. Kusovníky takisto umožnili určiť priamu súvislosť s výrobnými nákladmi, keďže sa mohli použiť ako základ na výpočet štandardných nákladov, skutočných nákladov a rozdielov odvodených z rozdielu medzi nimi.

(341) Skupina SAIC neposkytla úplné údaje týkajúce sa kusovníka ani výrobných nákladov, pričom tvrdila, že kusovník nebol potrebný na antisubvenčné prešetrovania, keďže sa netýkal žiadneho prvku na výpočet subvenčného rozpätia. Komisia nesúhlasila s týmto posúdením a potvrdila, že tieto informácie sú potrebné na to, aby bolo možné posúdiť úplnosť a presnosť informácií týkajúcich sa výrobných nákladov, ale aj najdôležitejších častí a komponentov.

(342) Skupina SAIC uznala, že informácie týkajúce sa špecifikácií výrobku by sa mali poskytnúť len v závislosti od jednotlivého prípadu a len v častiach. Skupina SAIC sa ďalej domnievala, že Komisia mohla použiť iný prístup na zosúladenie poskytnutých údajov. Skupina SAIC požiadala každý subjekt o rovnakú úroveň informácií o kusovníku, a v dôsledku toho usúdila, že išlo o nespravodlivé zaobchádzanie, ktoré predstavuje porušenie Charty základných práv, keďže išlo o iné dostupné metódy na overenie informácií uvedených v tabuľke týkajúcej sa dodávky dielov.

(343) Komisia trvala na tom, že žiadny z prepojených dodávateľov batérií neposkytol potrebné podporné dokumenty, ktoré požadoval prešetrovací tím, a najmä ich špecifikácie. Komisia sa najskôr domnievala, že informácie o kusovníku mal poskytnúť každý zo subjektov, keďže na požiadanie počas overovania na mieste potvrdili, že hoci takéto informácie mali, nemohli ich poskytnúť z rôznych dôvodov, ktoré boli väčšinou spojené s dohodou o mlčanlivosti podpísanou s dodávateľmi a s vlastnými obchodnými tajomstvami spoločnosti. Kusovník okrem toho použili subjekty pri príprave vyplneného dotazníka s cieľom určiť vstupné materiály, ktoré bolo potrebné nahlásiť, a zodpovedajúcich dodávateľov, ktorí by mali poskytnúť vyplnený dotazník. Toto je jeden z dôvodov, ktoré viedli Komisiu k tomu, aby po overovaní na mieste obnovila svoju žiadosť. Komisia umožnila každému subjektu poskytnúť informácie týkajúce sa kusovníka a iných častí dodávky a špecifikácií surovín, pričom si však vyhradila právo nezohľadňovať tieto informácie, keďže ich nebolo možné overiť na mieste.

(344) Ako sa uvádza vyššie, skupina SAIC tvrdila, že chemické látky a špecifikácia batériového článku a batériového systému používaného niektorými výrobcami sa mohli overiť bez použitia kusovníka a že informácie týkajúce sa špecifikácie niektorých surovín použitých výrobcom batérií zapojeným do vzorky sa dali overiť bez použitia kusovníka. V niektorých prípadoch skupina SAIC poskytla informácie týkajúce sa kusovníka ako súčasť dokladov overovania.

(345) Skutočnosť, že spoločnosť umožnila Komisii zobrazenie kusovníka pre jedinečný typ prešetrovaného výrobku, sa v žiadnom prípade nerovná poskytnutiu požadovaných informácií. Okrem neúplnosti informácií, ktoré bolo možné zobraziť (iba jeden typ prešetrovaného výrobku v niektorých výnimočných prípadoch), skupina SAIC potvrdila, že odmietla poskytnúť ľahko dostupné informácie Komisii, keď ju o ne požiadala.

(346) Komisia najskôr zamietla tvrdenie, že kusovník nebol pri prešetrovaní relevantný a nemohol mať žiadny vplyv na výpočty výšky subvencie. Po druhé po identifikovaní batérií a iných surovín ako kľúčových faktorov, ktoré môžu byť predmetom subvencovania, a pri nezaslaní informácií o kusovníku, ktoré by Komisii umožnili posúdiť úplnosť, presnosť a špecifikácie častí dodávaných výrobcom zaradeným do vzorky, Komisia sa rozhodla využiť iné zdroje informácií o surovinách ako dostupné skutočnosti.

b) *Zoznam nákupov častí a komponentov s jednotlivými obchodnými prípadmi (účtovná kniha)*

(347) Skupina SAIC vo svojich pripomienkach k uplatňovaniu článku 28 potvrdila, že z dôvodov zachovania dôvernosti nemohla vždy poskytnúť zoznamy nákupov s jednotlivými obchodnými prípadmi, keďže tieto prvky sa týkali výrobných nákladov, a preto boli obchodným tajomstvom. V niektorých prípadoch však tvrdila, že príslušnú tabuľku možno overiť počas overovania na mieste. Skupina SAIC tvrdila, že predložila komplexný súhrn požadovaných informácií vo forme tabuliek, ktoré obsahovali všetky potrebné informácie na výpočet výšky subvencie, a že Komisia ich mohla overiť počas overovania na mieste. Skupina SAIC však mohla poskytnúť iba snímku obrazovky s informáciami zobrazenými Komisii, keďže zdroj informácií zostal dôverný a požadovaný zoznam nákupov nebolo možné poskytnúť, hoci bol ľahko dostupný. Skupina SAIC dospela k záveru, že predložené informácie v každom prípade spĺňajú kritériá článku 28 ods. 3 základného nariadenia.

(348) Komisia nesúhlasila s tvrdením, že predložené informácie spĺňajú kritériá článku 28 ods. 3 základného nariadenia. Neposkytnutie priameho prístupu k určitým dokumentom a poskytnutie snímky obrazovky či súhrnných údajov bez poskytnutia príslušných požadovaných informácií sa nemôže v žiadnom prípade rovnať poskytnutiu požadovaných informácií vo forme dôkazu, ktorým sa zaistí, že informácie možno riadne overiť. Nedostatočné poskytnutie skutočných požadovaných údajov spôsobuje ťažkosti pri dosahovaní primerane presného zistenia. Okrem toho, vzhľadom na to, že informácie boli ľahko dostupné, nemožno sa domnievať, že strana konala podľa svojich najlepších schopností.

(349) Komisia takisto poznamenala, že informácie týkajúce sa nákupov neodrážali skutočné náklady, ale štandardné náklady, a teda rozpočtové náklady zaznamenané v systéme plánovania podnikových zdrojov (ďalej len „ERP“). Na základe toho a vzhľadom na uvedené zistenia týkajúce sa kusovníka nebola Komisia schopná overiť presnosť informácií o množstve a nákladoch týkajúcich sa častí a komponentov nahlásených výrobcami prešetrovaného výrobku zaradenými do vzorky, a preto zamietla tvrdenie, že predložené informácie spĺňajú kritériá článku 28 ods. 3 základného nariadenia.

c) *Kúpna rámcová zmluva (úplná verzia) pre dodávateľov častí a komponentov uvedených v tabuľke E-3-3 (a/b)*

(350) Skupina SAIC vo svojich pripomienkach uviedla, že v jednom prípade zosúladila zoznam s jednotlivými obchodnými prípadmi na mieste s účtovnými záznamami. Tvrdila, že v prípade tohto subjektu a ostatných výrobných subjektov, keď o to boli požiadané počas overovania na mieste, poskytla príslušné nákupné doklady vrátane faktúr, nákupných objednávok, záznamov v systémoch ERP v podobe dôkazov. Najmä dvaja dodávatelia batérií poskytli svoje zmluvy so zákazníkmi, t. j. s výrobcami BEV v rámci skupiny, ako dôkazy overovania. Skupina SAIC sa teda domnievala, že kritériá článku 28 ods. 3 základného nariadenia neboli splnené a že Komisia by mala tieto informácie v plnej miere zohľadniť.

(351) Komisia zamietla tvrdenie, že skupina SAIC v plnej miere spolupracovala poskytnutím kúpnych rámcových zmlúv. Sama skupina SAIC uznala, že vzhľadom na údajnú vysoko dôvernú povahu týchto dokumentov nemohla v plnom rozsahu poskytnúť žiadnu kúpnu rámcovú zmluvu pre dodávateľov častí a komponentov, ktorí boli uvedení v príslušnej časti vyplneného dotazníka. Potvrdil to aj zoznam dokumentov, ktoré neboli poskytnuté počas overovania na mieste ani po ňom, v dôsledku čoho nebolo možné poskytnúť úplný súbor dokumentov vrátane dokumentov, ako je rámcová zmluva a technické špecifikácie. Komisia okrem toho skupine SAIC pripomenula, že takýto dokument sa mal predložiť ako súčasť pôvodného vyplneného dotazníka. Vzhľadom na dôverné zaobchádzanie so všetkými „*citlivými*“ informáciami predloženými v rámci antisubvenčných konaní bolo takéto tvrdenie neodôvodnené. Vzhľadom na to, že tieto dokumenty boli pre skupinu SAIC ľahko dostupné a mali sa predložiť ako súčasť vyplneného dotazníka, Komisia sa domnievala, že skupina SAIC nekonala podľa svojich najlepších možností. Komisia preto zamietla tvrdenie, že predložené informácie spĺňali kritériá podľa článku 28 ods. 3 základného nariadenia.

d) *Zoznam predaja s jednotlivými obchodnými prípadmi (2020 – OP) identifikujúci hodnotu predaja, objem predaja, dátum, model, číslo položky, skrátený kód, VIN, meno zákazníka, maloobchodnú cenu, predajnú cenu, čistú cenu, čistú cenu bez DPH, množstvo, prepojený/neprepojený, prešetrovaný výrobok/neprešetrovaný výrobok*

(352) Komisia sa domnievala, že zobrazovanie excelových súborov a výpisov účtovnej knihy na obrazovke a zasielanie snímok obrazovky bez poskytnutia základných informácií nemôže byť náhradou za poskytnutie úplného zoznamu predaja s jednotlivými obchodnými prípadmi, aby sa umožnilo úplné zosúladenie údajov uvedených v príslušných tabuľkách.

(353) Skupina SAIC vo svojich pripomienkach tvrdila, že Komisia nezohľadnila rôznorodosť účtovných a finančných systémov existujúcich v rámci skupiny SAIC a že nebolo nevyhnutné ani potrebné, aby Komisia požadovala zoznam s jednotlivými obchodnými prípadmi, aby mohla plne zosúladiť tabuľky týkajúce sa predaja v dotazníku. Komisia by preto mala sa zdržať použitia článku 28, keďže niektoré overené spoločnosti predložili zoznam s jednotlivými obchodnými prípadmi ako súčasť overovacích dôkazov a tieto informácie poskytnuté rôznymi subjektmi v každom prípade spĺňali podmienky stanovené v článku 28 ods. 3 základného nariadenia.

(354) Komisia sa domnievala, že informácie poskytnuté iba v podobe snímok obrazovky, ktoré obsahovali len obmedzené údaje alebo ukazovali niektoré príklady, neumožnili overenie a zosúladenie základných údajov, a preto toto tvrdenie zamietla. V dôsledku neposkytnutia podrobných informácií a poskytnutia len snímok obrazovky Komisia nemohla overiť presnosť poskytnutých informácií, napríklad či sa jednotlivé transakcie predaja skutočne vzťahovali na prešetrovaný výrobok.

e) *Dohody o spoločnom podniku*

(355) Vo svojich pripomienkach skupina SAIC potvrdila, že nebola schopná poskytnúť originálne kópie dohôd o spoločnom podniku s ohľadom na niektoré zo svojich výrobných subjektov, pričom však tvrdila, že obsah týchto dohôd o spoločnom podniku sa odrážal v stanovách, keďže boli „*preformulované*“ v stanovách. Len jeden subjekt predložil dohodu o spoločnom podniku ako súčasť pôvodného vyplneného dotazníka.

(356) Ako sa uvádza vyššie, Komisia opakovane naznačovala skupine SAIC, že skutočnosť, že niektoré informácie sa považujú za „*hlavné obchodné tajomstvo*“, bola nepodstatná vzhľadom na dôverný charakter informácií predložených v rámci antisubvenčných konaní v súlade s článkom 29 základného nariadenia. Tvrdenie, že obsah chýbajúcich zmlúv o spoločnom podnikaní bol „*preformulovaný*“ v stanovách, nebolo možné overiť bez prijatia zmlúv o spoločnom podnikaní. Keďže jeden výrobca BEV v rámci skupiny SAIC poskytol kópiu spoločného podnikania, žiadny z ostatných výrobcov BEV takýto dokument neposkytol. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

f) *Investičné plány, schvaľovanie, monitorovanie investícií a štúdie uskutočniteľnosti na roky 2020 – 2023 a prognózy predaja*

(357) Skupina SAIC tvrdila, že požadované dokumenty (investičné plány, schválenie, monitorovanie investícií a štúdie uskutočniteľnosti na roky 2020 – 2023 a prognózy predaja) neboli pre výpočet výšky subvencie počas obdobia prešetrovania relevantné, keďže tieto dokumenty neobsahovali žiadne prvky ani údaje potrebné na výpočet výšky subvencie. Okrem toho požadované dokumenty už boli buď dostupné vo verejne dostupných výročných správach, alebo obsahovali dôverné informácie týkajúce sa strán, nad ktorými skupina SAIC nemala významnú kontrolu, a preto ich nebolo možné zverejniť.

(358) Komisia nesúhlasila so skupinou SAIC a domnievala sa, že informácie umožňujúce posúdiť povahu a objem plánovaných investícií týkajúcich sa prešetrovaného výrobku boli pri prešetrovaní relevantné nielen na posúdenie hrozby značnej ujmy, ale napríklad aj na posúdenie výrobnej kapacity prešetrovaného výrobku. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

g) *Dokumenty týkajúce sa správy o prognóze pre „kredity NEV“ (pozri článok 18 opatrenia o súbežnej správe kreditov priemernej podnikovej spotreby paliva osobných vozidiel a elektrických vozidiel novej generácie)*

(359) Skupina SAIC tvrdila, že nie je potrebné predložiť požadované správy o prognóze, pretože buď neexistujú, alebo sa týkajú informácií po období prešetrovania, a preto ich nie je potrebné overovať. Skupina SAIC preto dospela k záveru, že by bolo nepodstatné uplatniť článok 28 v súvislosti s týmto prvkom prešetrovania.

(360) Keďže Komisia usúdila, že nemôže overiť tieto tvrdenia počas overovania na mieste, tvrdenie, že by bolo irelevantné uplatňovať článok 28 v súvislosti s týmto aspektom prešetrovania, bolo zamietnuté.

h) *Bankové povolenia, úverové linky*

(361) Komisia zdôraznila, že poskytnuté bankové povolenia sa nevzťahovali na všetky banky, s ktorými mali subjekty skupiny SAIC obchodný vzťah, a že vzor dotazníku týkajúceho sa bankového povolenia bol upravený bez predchádzajúceho upozornenia.

(362) Skupina SAIC tvrdila, že upravila vzor tak, aby začlenil bankové akcepty a úverové linky do rozsahu bankových oprávnení, a preto by sa takéto úpravy vzoru nemali v žiadnom prípade považovať za zníženie rozsahu bankových oprávnení, práve naopak. Skupina SAIC tvrdila, že poskytla požadované informácie a že by ich Komisia mala zohľadniť v nominálnej hodnote.

(363) Komisia poznamenala, že niektoré subjekty skupiny SAIC neoznámili informácie týkajúce sa bankových oprávnení, úverových liniek a konverzií dlhu na kapitál, a preto nedostala kľúčové informácie dôležité pre tieto aspekty prešetrovania. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

i) *Grantové programy*

(364) Hoci skupina SAIC nepopiera, že prijala granty od čínskej vlády, tvrdila, že na účely výpočtu výšky subvencie nebolo nevyhnutné použiť *„jednotlivé sumy prijaté na jeden grant, čas prijatia grantov, opis grantov, príslušné oznámenia vlády s uvedením charakteru grantov a ďalšie potrebné informácie“*, keďže vykazované sumy sa týkali grantov prijatých pre subjekty ako celku a nevzťahovali sa len na prešetrovaný výrobok. Okrem toho by sa výška grantov prijatých počas obdobia prešetrovania, ako sa uvádza v tabuľkách, mohla priamo zosúladiť so súvahou a s účtami hlavnej knihy, najmä účtami týkajúcimi sa neprevádzkových príjmov a/alebo príjmov zo subvencií.

(365) V dôsledku toho však Komisia nedokázala určiť základné subvenčné schémy, výšku grantov prijatých počas obdobia prešetrovania, ani to, či sa tieto granty týkali dlhodobého majetku alebo nie. Komisia zamietla tvrdenie, že informácie týkajúce sa grantov sa mohli overiť.

j) *Práva na využívanie pôdy*

(366) Skupina SAIC tvrdila, že práva na využívanie pôdy neboli jednou z oblastí, na ktoré sa vzťahuje žiadosť Komisie o podkladové dokumenty. Po overovaniach na mieste nemala Komisia ani žiadne otázky týkajúce sa práv na využívanie pôdy, s výnimkou dvoch subjektov, ktorým odpovedala 21. februára 2024.

(367) V prípade určitých dokumentov, ktoré boli vyžiadané počas overovania na mieste, niektoré subjekty patriace do skupiny SAIC vysvetlili, že požadované dokumenty pochádzali z obdobia spred jedného alebo dvoch desaťročí a už boli archivované, alebo sa týkali tretej strany, na ktorú nemala oprávnenie. Skupina SAIC preto tvrdila, že suma nahlásená za práva na využívanie pôdy by sa mala považovať za presnú a ako taká by sa mala použiť a že Komisia by nemala uplatňovať článok 28. Komisia sa domnievala, že pôvodné dohody o právach na využívanie pôdy, nákupná zmluva a podporné dokumenty s počiatočnou zaplatenou cenou práva na využívanie pôdy boli vyžiadané, pričom v niekoľkých prípadoch sa zistilo, že prijaté informácie boli neúplné a neumožňovali úplné overenie prijatých informácií. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

k) *Dlhopisy a medzipodnikové financovanie*

(368) Skupina SAIC tvrdila, že Komisia nepožadovala dokumenty týkajúce sa dlhopisov a medzipodnikového financovania. Skupina SAIC poznamenala, že informácie o cenných papieroch zabezpečených aktívami sa nepožadovali v časti dotazníka týkajúcej sa poskytovania preferenčného financovania zo strany štátnych politických bánk a komerčných bánk vo vlastníctve štátu, a preto zamietla akékoľvek zamýšľané uplatnenie článku 28.

(369) Komisia sa domnievala, že v dotazníku sa osobitne požadujú informácie o medzipodnikovom financovaní, a najmä o dlhopisoch. Po prvé spoločnosti zapojené do poskytovania kapitálu boli požiadané o poskytnutie vyplneného dotazníka; po druhé cenné papiere zabezpečené aktívami sú typom dlhopisu, o ktorom sa v dotazníku požadovali informácie. Komisia okrem toho našla protichodné informácie vo verejnej oblasti s ohľadom na prepojené spoločnosti, ktoré nespolupracovali (pozri odôvodnenie 320), čo jasne svedčí o tom, že neboli zverejnené dôležité informácie týkajúce sa subvencií, a preto bola žiadosť zamietnutá.

l) *Správa zástupcov pre zníženie daní v oblasti výskumu a vývoja*

(370) Skupina SAIC uviedla, že správy zástupcov pre zníženie daní v oblasti výskumu a vývoja zvyčajne vypracúvajú daňoví zástupcovia podľa pokynov spoločností. Ich vypracovanie však nie je povinné, a preto sa požiadavka na takéto správy neuplatňuje. Okrem toho tieto správy neboli potrebné ani nevyhnutné na overenie súm odpočtov na výskum a vývoj, keďže prevládali príslušné sumy vykázané v daňovom priznaní k dani z príjmov podnikov. Skupina SAIC namietala proti akémukoľvek plánovanému uplatňovaniu článku 28 základného nariadenia.

(371) Ako sa zistilo pri jednom overovaní na mieste, Komisia sa domnievala, že úprava informácií v správe zástupcov pre zníženie daní v oblasti výskumu a vývoja, ktorá umožňovala dodatočný odpočet výdavkov na výskum a vývoj, ako to bolo v prípade jedného zo subjektov, sa nedá považovať za úplnú spoluprácu. Keďže skupina SAIC neposkytla tieto informácií, ktoré sa údajne netýkali prešetrovaného výrobku, ale ktoré mala ľahko k dispozícii, Komisia nebola schopná posúdiť aspekt špecifickosti príslušnej schémy zníženia daní. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

3.3.3. *Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti so skupinou Geely*

(372) Počas prešetrovania Komisia zistila, že niektoré chýbajúce potrebné informácie bránili prešetrovaniu, konkrétne:

— zistilo sa, že dodávateľ skupiny Geely bol považovaný za prepojeného dodávateľa v zmysle článku 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447 ([107]) a táto spoločnosť neposkytla vyplnený dotazník;

([107]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2447 z 24. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania určitých ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 343, 29.12.2015, s. 558).

— nijaká z finančných spoločností skupiny Geely, ktorá získala finančné prostriedky na svoje podnikanie v oblasti BEV prostredníctvom syndikovaných úverov, bilaterálnych bankových nástrojov a cenných papierov zabezpečených aktívami vrátane zelených cenných papierov zabezpečených aktívami, nezaslala úplne vyplnený dotazník;

— nijaká zo spoločností skupiny Geely neposkytla úplné informácie o povahe grantových programov, v rámci ktorých získala podporu, ako sa požadovalo v dotazníku;

— skupina Geely neoznámila všetky prebiehajúce a budúce projekty spojené s výrobou BEV, ako sa požadovalo v dotazníku;

— niekoľko skutočných výrobcov BEV v skupine Geely neposkytlo úplne vyplnený dotazník, tieto subjekty miesto toho odpovedali výlučne na časti určené pre dodávateľov vstupných materiálov, pričom neuviedli značnú časť informácií, ktoré sa zvyčajne od výrobcov očakávajú;

— skupina Geely takisto nepredložila prílohu IV – Bankové povolenie ako súčasť vyplneného dotazníku. Skupina napokon neposkytla informácie o právach na využívanie pôdy, ktoré vlastnili holdingové spoločnosti relevantné pre jedného vyvážajúceho výrobcu v skupine.

(373) V dôsledku toho Komisia 23. apríla 2024 informovala skupinu Geely o svojom úmysle uplatniť článok 28 základného nariadenia, pokiaľ ide o nepredložené informácie. Komisia vyzvala spoločnosť, aby predložila pripomienky.

(374) Skupina Geely 30. apríla 2024 predložila pripomienky týkajúce sa zámeru Komisie uplatniť dostupné skutočnosti na informácie uvedené v odôvodnení 372 a v liste z 23. apríla 2024.

(375) Skupina Group najskôr tvrdila, že sa od nej nemôže žiadať, aby predložila dôverné informácie od neprepojeného dodávateľa, ktorého nemôže poučovať, a v každom prípade boli Komisii poskytnuté primerane relevantné informácie. Skupina Geely nevlastnila tohto dodávateľa a nemala žiadnu právomoc nad podnikaním a riadením svojho dodávateľa.

(376) Komisia poznamenala, že dotknutý dodávateľ a skupina Geely spoločne prevádzkovali spoločnosť na vývoj, výrobu a predaj batériových článkov, modulov a súprav, a preto boli právne uznanými obchodnými partnermi. Považujú sa preto za prepojených v zmysle článku 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447, a tým sa im podľa pokynov v dotazníku a následnej korešpondencie nastoľuje zákonná povinnosť predložiť vyplnený dotazník o dotáciách ako prepojená strana. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

(377) Skupina Geely po druhé tvrdila, že nedokáže poskytnúť viac informácií od finančných spoločností, ktoré získali prostriedky pre svoje podnikanie v oblasti BEV. Všetky subjekty skupiny Geely zapojené do financovania v súvislosti BEV predložili požadované odpovede na časti A a E pôvodných dotazníkov. Skupina Geely okrem toho tvrdila, že žiadosť je príliš rozsiahla, nie je dostatočne presná a nie je priamo dôležitá na účely prešetrovania.

(378) Prostredníctvom verejne dostupných zdrojov však Komisia našla niekoľko cenných papierov zabezpečených aktívami (vrátane zelených cenných papierov zabezpečených aktívami) platných v období prešetrovania, ktoré emitovala aspoň jedna zo spoločností skupiny Geely, o ktorých skupina neposkytla žiadne informácie, a to ani po zaslaní osobitnej žiadosti, pričom cenné papiere zabezpečené aktívami sú typom dlhopisu, v rámci ktorého sa požadovalo vyplnenie informácií v pôvodnom dotazníku. Tvrdenie skupiny Geely sa preto zamietlo.

(379) Po tretie, pokiaľ ide o poskytovanie úplných informácií o povahe grantových programov, skupina Geely vysvetlila, že povaha a opis grantových programov by sa dala takmer vždy identifikovať v bankových výpisoch súvisiacich s jednotlivými grantovými platbami. Skupina Geely ďalej vysvetlila, že nevlastní dodatočné informácie týkajúce sa grantových programov vrátane právneho základu a že by sa mali požadovať od čínskej vlády.

(380) Komisia konštatovala, že z obmedzených informácií, ak boli k dispozícii na bankovom výpise, nebola schopná určiť základné subvenčné schémy pre grantové programy vo vzťahu k prešetrovanému výrobku. Ako sa uvádza v odôvodnení 300, Komisia zároveň poznamenala, že čínska vláda neposkytla žiadne informácie týkajúce sa grantov *ad hoc* poskytnutých skupinám zaradeným do vzorky. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

(381) Po štvrté, pokiaľ ide o nepodávanie správ o niektorých projektoch spojených s výrobou BEV, skupina Geely zastávala názor, že prebiehajúce a budúce projekty, ako je potenciálne uvedenie nových automobilov na trh, nesúvisia s obdobím prešetrovania a nepatria do rozsahu tohto prešetrovania. Skupina Geely takisto zdôraznila vysoko dôverný a trhovo citlivý prvok týchto informácií.

(382) Komisia poznamenala, že prebiehajúce a budúce projekty spojené s výrobou BEV sa požadovali v pôvodnom dotazníku, ako aj počas overovaní na mieste, keďže s budúcou výrobou BEV je spojených niekoľko subvenčných schém, pričom je dôležité predpokladané zvýšenie výrobnej kapacity BEV na preukázanie hrozby ujmy. Bez týchto úplných informácií Komisia nedokázala určiť všetky podstatné subvenčné schémy vo vzťahu k prešetrovanému výrobku. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

(383) Po piate, pokiaľ ide o skutočnosť, že skutoční výrobcovia BEV v skupine Geely neposkytli úplne vyplnený dotazník, skupina Geely nepovažovala tieto spoločnosti za výrobcov BEV, keďže vozidlá, ktoré vyrábajú, musia ešte prejsť sériou kontrol a testov. Skupina Geely takisto uviedla, že poskytla dodatočné informácie týkajúce sa týchto spoločností, ako to požadovali útvary Komisie.

(384) Komisia poznamenala, že hoci spoločnosti poskytli požadované informácie, ich veľmi neskoré predloženie jej zabránilo overiť ich úplnosť a presnosť. Nedokázala predovšetkým primerane overiť dodávky určitých vstupov vo vzťahu k objemu výroby a nákladom na BEV, keďže informácie o nákladoch, ktoré poskytli tieto spoločnosti, neposkytovali dostatočné podrobnosti, ako sa to bežne vyžaduje od výrobných subjektov v dotazníku Komisie. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

(385) Pokiaľ ide o poskytnutie prílohy IV – Bankové povolenie, skupina Geely tvrdila, že v čase predloženia pôvodných vyplnených dotazníkov predložila konsolidovanú verziu bankových povolení. Komisia sa vrátila k predloženému dokumentu a potvrdila jeho použiteľnosť.

(386) Nakoniec, pokiaľ ide o poskytnutie informácií o právach na využívanie pôdy, ktoré sa týkajú jedného vyvážajúceho výrobcu v skupine, skupina Geely uviedla, že práva na využívanie pôdy súvisiace s ústredím nesúviseli s výrobou a predajom BEV a na účely prešetrovania boli irelevantné a nepodstatné.

(387) Komisia poznamenala, že ústredia sa čiastočne využívajú na činnosti súvisiace s BEV. Subvencie súvisiace s týmito ústrediami by sa preto mali prideľovať úmerne činnostiam súvisiacim s BEV, ktoré sa tam uskutočňujú, pričom ich významnosť nemožno určiť bez základných informácií o vlastníctve pozemkov. Tvrdenie skupiny sa preto zamietlo.

3.3.4. *Uplatňovanie ustanovení článku 28 ods. 1 základného nariadenia v súvislosti so skupinou BYD*

(388) Komisia 8. decembra 2023 oznámila skupine BYD svoj úmysel uplatniť článok 28 základného nariadenia s ohľadom na informácie, ktoré skupina BYD neposkytla, a vyzvala spoločnosť, aby k tomu zaslala svoje pripomienky. Skupina BYD predložila chýbajúce informácie 15. decembra 2023.

(389) Počas prešetrovania Komisia zistila, že skupina BYD nezverejnila svoj vzťah s (aspoň) dvomi dodávateľmi surovín používaných pri výrobe batérií a že tieto spoločnosti preto nepredložili vyplnený dotazník. Okrem toho sa zistilo, že obaja dodávatelia dodávajú značné množstvá lítia, čo predstavuje viac ako 1 % celkových nákupov vstupných materiálov od spoločností, ktoré predložili vyplnený dotazník. Okrem toho čínska vláda nedostala žiadne informácie o neprepojených dodávateľoch napriek skutočnosti, že antisubvenčný dotazník obsahoval ustanovenia o zverejňovaní neprepojených dodávateľov, a nedostala ani prílohu IV – Bankové povolenie. Komisia zistila, že takéto potrebné chýbajúce informácie bránili prešetrovaniu a prístupu k informáciám v súvislosti s príslušnými schémami. V dôsledku toho Komisia 24. apríla 2024 informovala skupinu BYD o svojom úmysle uplatniť článok 28 základného nariadenia, pokiaľ ide o nepredložené informácie, a vyzvala spoločnosť k predloženiu pripomienok.

(390) Skupina BYD 30. apríla 2024 predložila pripomienky týkajúce sa úmyslu Komisie použiť dostupné skutočnosti k informáciám, na ktoré sa vzťahuje odôvodnenie 389.

(391) Po prvé skupina BYD tvrdila, že neboli predložené žiadne informácie o prepojených dodávateľoch surovín, pretože v dotazníku sa uvádzalo, že odpoveď na dotazník by mali predložiť iba prepojené spoločnosti zapojené do *„výroby dlhodobého majetku alebo vstupných materiálov používaných vo výrobnom procese vyvážajúceho výrobcu, ako sú vstupné materiály uvedené v časti E-3-3“*. Na základe toho skupina BYD tvrdila, že niektoré vstupy sa nepoužili vo výrobnom procese vyvážajúceho výrobcu, ale vo výrobnom procese dodávajúceho výrobcu batérií.

(392) Okrem toho skupina BYD vyhlásila, že čínskej vláde predložila zoznam dodávateľov založený na rovnakom zdôvodnení (t. j. prepojené spoločnosti zapojené do výroby vstupov používaných vo výrobnom procese vyvážajúceho výrobcu), a že teda niektoré vstupy v oddiele E-3-3 sa použili vo výrobnom procese výrobcov batérií, nie vo výrobnom procese vyvážajúceho výrobcu.

(393) Komisia pripomenula, že 17. novembra 2023 vydala poznámku k spisu s vysvetleniami o prepojených spoločnostiach požiadaných o predloženie vyplneného dotazníka, pričom dodala, že prepojené spoločnosti, *„či už sú prepojené s výrobcami predávajúcimi na domácom trhu, alebo na vývoz“*, zapojené do výroby dlhodobého majetku alebo vstupov vrátane surovín, častí alebo komponentov zahrnutých v oddiele E-3-3 dotazníka a *„používané vo výrobnom procese výrobných subjektov“* boli povinné predložiť vyplnený dotazník. Vzhľadom na objasnenia vydané Komisiou Komisia usúdila, že spoločnosť mala predložiť jasné a úplné pokyny o štruktúre spoločnosti a jej dodávateľoch, v dôsledku čoho by dotazník vyplnili najmä dodávatelia surovín používaných pri výrobe batérií. Okrem toho, vzhľadom na úroveň vertikálnej integrácie skupiny BYD sa Komisia domnievala, že výrobný proces batérií nebolo možné považovať za oddelený a nesúvisiaci s výrobným procesom vyvážajúceho výrobcu. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(394) Komisia takisto v oddiele E-3-3b dotazníka vysvetlila, že počas obdobia prešetrovania mal byť Komisii aj čínskej vláde poskytnutý úplný zoznam s menami a kontaktnými údajmi dodávateľov dielov a surovín. V dotazníku sa takisto uvádzalo, že ak dodávateľ nie je prepojenou spoločnosťou, musí sa uviesť *„pôvodný nezávislý dodávateľ predmetného materiálu“*. Okrem uvedených pokynov Komisia poznamenala, že v zozname dodávateľov zaslanom čínskej vláde už spoločnosť zahrnula niektoré mená prepojených dodávateľov surovín používaných pri výrobe batérií. Hoci Komisia uznala, že skupina BYD predložila čínskej vláde zoznam dodávateľov, tento zoznam nebol úplný, keďže nezahŕňal žiadneho neprepojeného dodávateľa, ako sa uvádza v oddiele E-3-3b dotazníka, ani prepojených dodávateľov identifikovaných Komisiou. Nedostatok takýchto informácií bránil prešetrovaniu, keďže čínska vláda nemala príležitosť skontaktovať sa s týmito dodávateľmi na vstupe, aby poskytli odpoveď na dotazník. Komisia preto toto tvrdenie zamietla.

(395) Skupina BYD tvrdila, že nezaslala formuláre prílohy IV – Bankové prepojenie, pretože skupina sa domnievala, že Komisia mohla požadované informácie získať preskúmaním informácií, ktoré poskytli príslušné spoločnosti, a najmä prostredníctvom Úverového referenčného centra Čínskej ľudovej banky.

(396) Ako sa uvádza v liste Komisie z 24. apríla 2024 formuláre bankového povolenia sa považovali za dôležité na zber informácií od čínskej vlády o príslušných subvenčných schémach. Formuláre bankového povolenia boli potrebné na získanie dôverných údajov spoločnosti od viacerých bánk, ktoré poskytli úvery skupine BYD, čo boli informácie požadované čínskou vládou. Bez týchto formulárov nemohli banky poskytnúť tieto informácie Komisii prostredníctvom čínskej vlády, čo bránilo prešetrovaniu. Tvrdenie skupiny BYD sa preto muselo zamietnuť.

(397) Skupina BYD spochybnila skutočnosť, že jeden z jej prepojených dodávateľov surovín mal poskytnúť vyplnený dotazník. Skupina tvrdila, že Komisia použila zlý menovateľ na výpočet percenta nákupnej hodnoty a že spoločnosť v skutočnosti dodala menej ako 1 % všetkých nákupov výrobných spoločností, ktoré predložili vyplnený dotazník. Skupina BYD sa takisto odvolávala na skutočnosť, že Komisia udelila výnimku dodávateľom vstupov predstavujúcich menej ako 1 % nákupov výrobcov BEV. Skupina okrem toho spochybnila užitočnosť vyplneného dotazníka, keďže príslušný dodávateľ poskytol iba surovinu nepriamo používanú pri výrobe batérií.

(398) Komisia poznamenala, že percento nákupnej hodnoty vykázanej Komisiou v prílohe k listu podľa článku 28 vypočítala priamo spoločnosť a diskutovala o tom s tímom zaoberajúcim sa prípadom počas overovania v priestoroch spoločnosti. Táto informácia bola zahrnutá aj v správe o misii zaslanej spoločnosti. Komisia okrem toho priznala, že udelila výnimku tým dodávateľom vstupov, ktorí dodávajú menej ako 1 % nákupnej hodnoty výrobcov BEV zo skupiny BYD. Toto rozhodnutie však bolo prijaté na základe informácií, ktoré skupina predložila na odôvodnenie svojich žiadostí o výnimku. Komisia poznamenala, že vo fáze začatia konania neboli predložené žiadne informácie o prepojených dodávateľov surovín a že Komisii teda chýbali potrebné základné informácie na to, aby posúdila, či prepojení dodávatelia surovín musia predložiť vyplnený dotazník. Vo fáze začatia konania, napriek jasným pokynom uvedeným v časti E-3-3 dotazníka, skupina BYD obmedzila svoje poskytnutie informácií o štruktúre spoločnosti len na časti a komponenty uvedené v prvej časti E-3-3. Komisia napokon zdôraznila, že v dôsledku nezaslania vyplneného dotazníka od dodávateľov surovín nemohli útvary Komisie posúdiť, či dodávatelia na vstupe využívali subvencie.

(399) Skupina BYD namietala proti skutočnosti, že iný dodávateľ na vstupe mal predložiť vyplnený dotazník na základe skutočnosti, že podiel spoločnosti BYD bol počas časti obdobia prešetrovania nižší ako 5 %, a preto sa dodávateľ nekvalifikoval ako prepojená strana, a že obmedzený podiel akcií znamenal, že požadované informácie skupina BYD nemala ani ich nekontrolovala, a preto ich skupina BYD nemohla poskytnúť.

(400) Komisia pripomenula, že počas časti obdobia prešetrovania vlastnila skupina BYD stále viac ako 5 % príslušného dodávateľa na vstupe, a pripomenula, že tento vzťah nebol zverejnený na začiatku prešetrovania, ale iba počas postupu odstraňovania nedostatkov. Vzhľadom na existujúci obchodný vzťah medzi oboma spoločnosťami sa tieto dve strany zdali jasne prepojené v zmysle článku 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447. Tvrdenie sa preto zamietlo. Komisia zopakovala skutočnosť, že vzhľadom na dôležitosť suroviny dodávanej vo výrobnom procese skupiny BYD, objem a hodnotu nákupu, ktorú spoločnosť BYD nakúpila od dodávateľa na vstupe, a bez ohľadu na skutočnosť, že predmetná surovina bola takisto zahrnutá do časti E-3-3 dotazníka, v ktorom sa výslovne uvádza, že prepojení dodávatelia surovín musia predložiť vyplnený dotazník, Komisia usúdila, že skupina BYD spolupracovala len čiastočne, keďže na začiatku prešetrovania zatajila dôležité informácie o štruktúre skupiny a jej dodávateľoch. Potvrdzuje to aj skutočnosť, že zoznam nákupov bol od dodávateľov predložený až v dôsledku prvého listu podľa článku 28 uvedeného v odôvodnení 388. V článku 28 ods. 1 základného nariadenia sa uvádza, že ak zainteresovaná strana *„ informácie neposkytne [...], na základe dostupných faktov je možné dospieť ku kladným alebo záporným pred bežným alebo konečným zisteniam“*. Keďže prepojení dodávatelia surovín neposkytli vyplnený dotazník, útvary Komisie nemohli posúdiť, či dodávatelia na vstupe využívali subvencie a či sa nákupná cena jedného z hlavných vstupov použitých pri výrobe batérií môže považovať za nákupnú cenu stanovenú za bežných trhových podmienok.

3.3.5. *Pripomienky predložené čínskou vládou k zamýšľanému uplatňovaniu článku 28 na vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky*

(401) Čínska vláda 30. apríla 2024 predložila pripomienky, v ktorých spochybnila zamýšľané uplatňovanie článku 28 základného nariadenia Komisiou a v ktorých požaduje, aby mohla sprístupniť svoje zistenia založené na dostupných skutočnostiach o konkrétnych aspektoch týkajúcich sa troch vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(402) Čínska vláda tvrdila, že Komisia nielenže *„nenapravila svoj nezákonný prístup k niekoľkým procesným a vecným otázkam v tejto veci, ale prehliadla aj zložitosť zainteresovaných priemyselných odvetví, veľký počet spoločností tvoriacich súčasť vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ktorí v danej veci poskytli vyplnený dotazník, zložitosť údajných programov a mimoriadne krátke časové rámce, ktoré Komisia poskytla na zaslanie neoprávnene veľkého množstva informácií požadovaných od spoločností“*. Čínska vláda tak tvrdila, že Komisia vo viacerých bodoch porušila pravidlá Svetovej obchodnej organizácie (ďalej len „WTO“) a základného nariadenia EÚ.

(403) Podobne ako v prípade tvrdení skupiny SAIC (pozri odôvodnenia 323 až 328) čínska vláda tvrdila, že uplatňovaniu článku 28 základného nariadenia Komisiou chýbal dostatočný právny základ a že toto uplatňovanie nebolo v súlade s príslušnými pravidlami WTO. Čínska vláda sa odvolala na žiadosti o informácie, ktoré sa nepovažovali za *„nevyhnutné“* na identifikáciu údajných subvencií, a najmä na výpočet výhody. Tieto tvrdenia, ktoré sa už riešili v odôvodneniach 323 až 328, sa preto zamietajú.

(404) Čínska vláda tvrdila, že Komisia neodôvodnene zvýšila zaťaženie čínskych vyvážajúcich výrobcov pri prešetrovaní: a) rozšírením rozsahu prepojených spoločností, od ktorých sa vyžadovalo vyplnenie dotazníka; b) rozšírením rozsahu údajných subvencií, ktoré sa prešetrujú, a požadovaných informácií a neustálymi zmenami alebo doplneniami požadovaných informácií; a c) ukladaním veľmi krátkych lehôt pri súčasnom požadovaní neprimeraného množstva informácií. Čínska vláda síce uznala, že v niekoľkých prípadoch vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky nedokázali poskytnúť požadované informácie, tvrdila ale, že to bolo preto, že ich Komisia neprimerane zaťažila. Čínska vláda napokon uviedla, že *„presvedčenie Komisie, že podniky zaradené do vzorky nespolupracovali pri prešetrovaní, bolo zjavne v rozpore so zásadou spravodlivého a objektívneho prešetrovania ustanovenou v pravidlách WTO a základnom antisubvenčnom nariadení EÚ“*.

(405) Hoci Komisia uznala, že traja vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky v rôznej miere spolupracovali, poznamenala, že čínska vláda nezohľadnila niekoľko prvkov, napríklad:

— Početné žiadosti o predĺženie lehôt, ktorým Komisia vyhovela s cieľom zmierniť údajné zaťaženie spolupracujúcich strán.

— Argument „dôvernosť“ a „obchodné tajomstvo“, ktoré údajne bránili trom vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky poskytnúť úplné informácie. Všetky skupiny predovšetkým odmietli najskôr poskytnúť informácie týkajúce sa výrobných nákladov, takže Komisia prišla o kľúčové informácie týkajúce sa vstupných materiálov, ktoré by jej umožnili lepšie pochopiť štruktúru nákladov a identifikovať hlavné vstupné materiály týkajúce sa BEV.

— Nespolupráca viacerých prepojených dodávateľov (ako sa zdôrazňuje v bode 3.3.2.2).

— Poskytnutie neúplných základných informácií bez odôvodnenia (ako sa zdôrazňuje v bode 3.3.2.3).

(406) Komisia musela trom vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky poslať viacero písomných upozornení na nedostatky, v ktorých ich vyzvala, aby poskytli pôvodne požadované informácie, pričom sa zároveň usilovala čo najviac vyhovieť ich žiadosti o predĺženie lehôt a dokonca súhlasila so zvážením informácií poskytnutých po overovaní na mieste, ktoré vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky dali príležitosť doplniť informácie, ktoré mali poskytnúť. Komisia však zistila, že v niekoľkých prípadoch subjekty patriace jednému z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky úmyselne odmietli prešetrovaciemu tímu Komisie prístup k informáciám. Tvrdenie, že vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky podliehali neoprávnenému zaťaženiu, ktoré im bránilo spolupracovať, bolo preto zamietnuté.

3.4. Subvencie a programy subvencovania, pri ktorých Komisia dospela pri súčasnom prešetrovaní k zisteniam

(407) Na základe informácií uvedených v správe o dostatočnosti dôkazov sa v oznámení o začatí konania a vo vyplnených dotazníkoch Komisie prešetrili tieto subvencie od čínskej vlády:

— Poskytovanie preferenčného financovania a riadených úverov štátnymi politickými bankami a štátom vlastnenými komerčnými bankami (napr. politické úvery, úverové linky, návrhy bankových akceptov, financovanie vývozu).

— Grantové programy.

— Priame hotovostné granty výrobcom BEV a iné súvisiace podporné programy v podobe úverových opatrení v prospech výrobcov BEV.

— Granty na technológie, inovácie a výskum a vývoj.

— Majetkové investície financované štátom alebo inak stimulované vládou.

— Poskytovanie tovaru a služieb vládou za nižšiu než primeranú odplatu

— poskytovanie práv na využívanie pôdy vládou za nižšiu než primeranú odplatu,

— poskytovanie batérií a ich vstupných surovín (konkrétne fosfátu lítia a železa) vládou za nižšiu než primeranú odplatu.

— Ušlé príjmy z dôvodu existencie programov oslobodenia od daní a ich zníženia:

— zníženie dane z príjmov podnikov pre podniky s vyspelými a novými technológiami,

— preferenčný odpočet výdavkov na výskum a vývoj pred zdanením,

— oslobodenie od DPH a úľavy na dovozných clách pri používaní dovážaných zariadení a technológií a úľavy na DPH z vybavenia vyrobeného na domácom trhu,

— oslobodenie od daní alebo odpustenie daní z nehnuteľností a využívania pôdy,

— oslobodenie od spotrebnej dane, oslobodenie od poplatku za tabuľku s evidenčným číslom vozidla a iné peňažné subvencie pre výrobcov BEV,

— zrýchlené odpisovanie nástrojov a zariadení používaných v podnikoch s vyspelými technológiami na vývoj a výrobu vyspelých technológií,

— Oslobodenie od dane z dividend medzi podnikmi, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky;

— zníženia zrážkovej dane z dividend čínskych podnikov so zahraničnými investíciami a ich materských spoločností, ktoré nesídlia v Číne,

— daňové úľavy na vývoz.

3.5. Preferenčné financovanie

3.5.1. *Finančné inštitúcie poskytujúce preferenčné financovanie*

(408) Podľa informácií, ktoré poskytli tri skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradené do vzorky, im finančné prostriedky poskytlo aspoň 37 finančných inštitúcií so sídlom v ČĽR v súlade s čínskym zákonom o bankách. Ako sa uvádza v odôvodnení 256, čínska vláda nepostúpila dotazníky finančným inštitúciám a neposkytla informácie o vlastníctve finančných inštitúcií, ktoré poskytovali úvery spoločnostiam zaradeným do vzorky. Osobitný dotazník vyplnila iba jedna štátom vlastnená banka, a to aj napriek žiadosti podanej čínskej vláde, ktorá sa vzťahovala na všetky finančné inštitúcie, ktoré poskytli úvery spoločnostiam zaradeným do vzorky. Komisia na základe toho preto nebola schopná určiť, či boli vo vlastníctve štátu alebo v súkromnom vlastníctve.

3.5.1.1. Štátom vlastnené finančné inštitúcie konajúce ako verejné orgány

Právna norma

(409) Komisia zisťovala, či štátom vlastnené banky pôsobili ako verejné orgány v zmysle článku 3 a článku 2 písm. b) základného nariadenia. Podľa príslušnej judikatúry WTO ([108]) je verejným orgánom subjekt, ktorý „má alebo vykonáva vládnu právomoc alebo mu vládna právomoc bola zverená“. Prešetrovanie verejného orgánu sa musí viesť na individuálnom základe s náležitým prihliadnutím na „základné vlastnosti a funkcie príslušného subjektu“, na jeho „vzťah s vládou“ a na „právne a hospodárske prostredie prevládajúce v krajine, v ktorej prešetrovaný subjekt pôsobí“. V závislosti od konkrétnych okolností každého prípadu môžu relevantné dôkazy zahŕňať: i) dôkaz, že „subjekt v skutočnosti vykonáva vládne funkcie“, najmä ak takéto dôkazy poukazujú na sústavnú a systematickú prax; ii) dôkazy o „rozsahu a obsahu vládnych politík týkajúcich sa odvetvia, v ktorom prešetrovaný subjekt pôsobí“; a iii) dôkaz o tom, že vláda vykonáva „významnú kontrolu nad subjektom a jeho konaním“. Pri vykonávaní prešetrovania verejného orgánu musí prešetrovací orgán „vyhodnotiť a náležite zvážiť všetky príslušné charakteristiky subjektu“ a preskúmať všetky druhy dôkazov, ktoré môžu byť pre toto vyhodnotenie relevantné; pritom by sa mal vyhnúť „výlučnému alebo neprimeranému zameraniu sa na jednu charakteristiku bez toho, aby náležite zvážil ostatné, ktoré môžu byť relevantné“.

(410) V judikatúre WTO sa najmä uvádza, že ([109]): „*Záleží na tom, či subjektu bola zverená právomoc na vykonávanie vládnych funkcií*, a nie na tom, *ako sa to dosiahlo*. *Existuje množstvo rôznych spôsobov, ako by mohla vláda v úzkom zmysle poskytnúť subjektu právomoc*. *Na preukázanie skutočnosti, že takáto právomoc bola udelená konkrétnemu subjektu, teda môžu byť relevantné rôzne druhy dôkazov*. *Dôkazy, že subjekt v skutočnosti vykonáva vládne funkcie, môžu slúžiť ako dôkaz, že má vládnu právomoc alebo mu vládna právomoc bola zverená, najmä ak takéto dôkazy poukazujú na sústavnú a systematickú prax*. *Podľa nášho názoru z toho vyplýva, že dôkaz, že vláda vykonáva významnú kontrolu nad subjektom a jeho konaním, môže za určitých okolností slúžiť ako dôkaz, že príslušný subjekt má vládnu právomoc a vykonáva ju pri plnení vládnych funkcií*. *Zdôrazňujeme však, že s výnimkou výslovného delegovania právomoci v právnom nástroji samotná existencia formálnych väzieb medzi subjektom a vládou v úzkom zmysle pravdepodobne nestačí na stanovenie toho, že nevyhnutne má vládnu právomoc*. *Preto napríklad samotná skutočnosť, že vláda je väčšinovým akcionárom subjektu, nepreukazuje, že vláda vykonáva významnú kontrolu nad konaním tohto subjektu, a už vôbec nie, že vláda mu zverila vládnu právomoc*. *V niektorých prípadoch, keď z dôkazov vyplýva, že formálne indície vládnej kontroly sú mnohoraké, a existuje aj dôkaz, že takáto kontrola sa vykonáva významným spôsobom, však potom možno na základe takýchto dôkazov vyvodiť, že príslušný subjekt vykonáva vládnu právomoc*.“

(411) Aby bolo možné v konkrétnom prípade správne charakterizovať subjekt ako verejný orgán, môže byť relevantné zvážiť, „*či sa funkcie alebo konanie [subjektu] v právnom poriadku príslušného člena bežne klasifikujú ako vládne* ([110])“, ako aj klasifikáciu a funkcie subjektov u členov WTO vo všeobecnosti. Preto skutočnosť, či sú funkcie alebo konanie takými, ktoré sa v právnom poriadku príslušného člena bežne klasifikujú ako vládne, môže byť relevantným hľadiskom na určenie toho, či konkrétny subjekt je alebo nie je verejným orgánom.

(412) Existuje množstvo rôznych spôsobov, ako by mohla vláda v úzkom zmysle poskytnúť subjektu právomoc. Na preukázanie skutočnosti, že takáto právomoc bola udelená konkrétnemu subjektu, teda môžu byť relevantné rôzne druhy dôkazov. Dôkazy, že subjekt v skutočnosti vykonáva vládne funkcie, môžu slúžiť ako dôkaz, že má vládnu právomoc alebo mu vládna právomoc bola zverená, najmä ak takéto dôkazy poukazujú na sústavnú a systematickú prax.

([108]) WT/DS379/AB/R (USA – antidumpingové a vyrovnávacie clá na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 11. marca 2011, DS 379, bod 318. Pozri aj WT/DS436/AB/R [USA – uhlíková oceľ (India)], správa Odvolacieho orgánu z 8. decembra 2014, body 4.9 – 4.10, 4.17 – 4.20, a WT/DS437/AB/R (USA – vyrovnávacie colné opatrenia na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 18. decembra 2014, bod 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (USA – antidumpingové a vyrovnávacie clá na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 11. marca 2011, DS 379, bod 318. Pozri aj WT/DS436/AB/R [USA – uhlíková oceľ (India)], správa Odvolacieho orgánu z 8. decembra 2014, body 4.9 – 4.10, 4.17 – 4.20, a WT/DS437/AB/R (USA – vyrovnávacie colné opatrenia na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 18. decembra 2014, bod 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (USA – antidumpingové a vyrovnávacie clá na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 11. marca 2011, DS 379, bod 297.

(413) Dôkaz, že vláda vykonáva významnú kontrolu nad subjektom a jeho konaním, môže za určitých okolností slúžiť ako dôkaz, že príslušný subjekt má vládnu právomoc a vykonáva ju pri plnení vládnych funkcií. Vlastníctvo subjektu vládou síce nie je rozhodujúcim kritériom, ale v spojení s inými prvkami môže slúžiť ako dôkaz. Je však nepravdepodobné, že by samotná existencia formálnych väzieb medzi subjektom a vládou v úzkom zmysle slova stačila na stanovenie vládnej právomoci. Preto napríklad samotná skutočnosť, že vláda je väčšinovým akcionárom subjektu, nepreukazuje, že vláda vykonáva významnú kontrolu nad konaním tohto subjektu, a už vôbec nie, že vláda mu zverila vládnu právomoc. V niektorých prípadoch, keď z dôkazov vyplýva, že formálne indície vládnej kontroly sú mnohoraké, a existuje aj dôkaz, že takáto kontrola sa vykonáva významným spôsobom, však potom možno na základe takýchto dôkazov vyvodiť, že príslušný subjekt vykonáva vládnu právomoc."

(414) Ústredným zámerom prešetrovania verejného orgánu nie je to, či konanie, ktoré údajne vedie k finančnému príspevku, je logicky spojené s identifikovanou „funkciou vlády". V tejto súvislosti právna norma na určenie verejného orgánu (verejnej právnej inštitúcie) podľa článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach nestanovuje spojenie konkrétneho stupňa alebo povahy, ktoré musí byť nevyhnutne zistené medzi identifikovanou funkciou vlády a konkrétnym finančným príspevkom v danej veci. Príslušné prešetrovanie skôr závisí od subjektu, ktorý sa zapája do takéhoto konania, jeho základných vlastností a jeho vzťahu s vládou. Toto zameranie sa na subjekt, a to na rozdiel od konania, ktoré údajne vedie k finančnému príspevku, je v súlade so skutočnosťou, že „vláda" (v užšom zmysle) a „verejný orgán" majú spoločný „stupeň zhody alebo sa prekrývajú v základných charakteristikách" – t. j. oba majú „vládny" charakter.

(415) Povaha konania alebo praxe subjektu môže určite predstavovať dôkaz relevantný v záujme prešetrovania verejného orgánu. Konanie subjektu – najmä ak poukazuje na „sústavnú a systematickú prax" – je jedným z rôznych druhov dôkazov, ktoré v závislosti od okolností každého prešetrovania môžu objasniť základné vlastnosti subjektu a jeho vzťah s vládou v užšom zmysle. Cieľom posudzovania takýchto dôkazov je však odpovedať na ústrednú otázku, či samotný subjekt má základné vlastnosti a funkcie, na základe ktorých by sa mohol považovať za verejný orgán. Napríklad v kontexte čínskych štátom vlastnených komerčných bánk boli pri urovnávaní sporu č. 379 v rámci WTO relevantnými informáciami na posúdenie toho, či subjekt je verejným orgánom, tie, ktoré preukazovali, že: i) „generálni riaditelia ústredí štátom vlastnených komerčných bánk sú vymenovaní vládou a že [Komunistická strana Číny] si ponecháva významný vplyv pri ich výbere"; a ii) štátom vlastneným komerčným bankám „stále chýbajú primerané riadenie rizika a analytické zručnosti". Tieto dôkazy sa neobmedzovali na veriteľskú činnosť štátom vlastnených komerčných bánk ako takú, ale skôr poukazovali na ich organizačné znaky, reťazce rozhodovacích právomocí a celkový vzťah s čínskou vládou. Odvolací orgán WTO preto pri urovnávaní sporu č. 379 poznamenal, že hoci Ministerstvo obchodu Spojených štátov amerických zohľadnilo dôkazy týkajúce sa konania štátom vlastnených komerčných bánk [„poskytovanie úverov"], urobilo tak v rámci svojho prešetrovania základných vlastností týchto subjektov a ich vzťahu s čínskou vládou. Tieto štátom vlastnené komerčné banky vykonávali vládne funkcie v mene čínskej vlády.

(416) Odvolací orgán okrem toho kládol dôraz aj na skutočnosť, že daná vláda nespolupracovala počas prešetrovania. Odvolací orgán pri urovnávaní sporu č. 379 skutočne potvrdil zistenie Ministerstva obchodu Spojených štátov amerických, že štátom vlastnené komerčné banky predstavovali pri prešetrovaní prípadu natieraných voľných listov papiera „verejné orgány", a to vzhľadom na tieto úvahy: i) takmer úplné štátne vlastníctvo bankového sektora v Číne; ii) v článku 34 zákona o komerčnom bankovníctve sa uvádza, že od bánk sa požaduje, aby „*poskytovali úvery na základe potrieb národného hospodárstva a sociálneho rozvoja a v súlade s usmernením štátnych priemyselných politík*"; iii) dôkazné záznamy o tom, že štátom vlastneným komerčným bankám stále chýbajú primerané riadenie rizika a analytické zručnosti; a iv) skutočnosť, že „*počas [uvedeného] prešetrovania [Ministerstvo obchodu Spojených štátov amerických] nedostalo dôkazy potrebné na komplexné zdokumentovanie postupu, v rámci ktorého sa žiadali, poskytovali a hodnotili úvery papierenskému priemyslu*" ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (USA – antidumpingové a vyrovnávacie clá na určité výrobky z Číny), správa Odvolacieho orgánu z 11. marca 2011, DS 379, bod 349.

(417) S cieľom určiť, či štátne banky majú alebo vykonávajú vládnu právomoc, alebo sú ňou poverené, Komisia venovala náležitú pozornosť základným charakteristikám a funkciám bánk, ich vzťahu s vládou a právnemu a hospodárskemu prostrediu prevládajúcemu v krajine, v ktorej prešetrovaný subjekt pôsobí. Komisia sa v tomto ohľade usilovala získať informácie o štátnom vlastníctve, ako aj formálne znaky vládnej kontroly v štátom vlastnených bankách. Komisia takisto analyzovala, či bola kontrola vykonávaná účinným spôsobom s ohľadom na platný normatívny rámec. Na tento účel Komisia musela čiastočne vychádzať z dostupných skutočností okrem iného z toho dôvodu, že čínska vláda a štátom vlastnené banky odmietli poskytnúť dôkazy o rozhodovacom procese, ktorý viedol k poskytovaniu preferenčných úverov, ako sa uvádza v odôvodneniach 255 až 265.

(418) Komisia s cieľom vykonať túto analýzu najskôr preskúmala informácie od štátom vlastnenej banky, ktorá vyplnila osobitný dotazník.

3.5.1.2. Čiastočne spolupracujúce štátom vlastnené finančné inštitúcie

(419) Len jedna štátom vlastnená banka, konkrétne banka EXIM, poskytla vyplnený dotazník. V predchádzajúcich antisubvenčných prešetrovaniach ([112]) už Komisia dospela k záveru, že banka EXIM je verejným orgánom. Komisia dospela k záveru, že takáto charakterizácia sa zdá stále platná, ako vyplýva z analýzy ďalej v texte.

3.5.1.3. Základné charakteristiky a funkcie štátom vlastnených bánk

(420) V čínskom bankovom sektore dominujú štátom vlastnené banky na základe ich špecifických primárnych funkcií, ktoré sa zvyčajne označujú ako štátom vlastnené komerčné banky alebo štátne politické banky (pozri odôvodnenie 407).

(421) Keďže štát udržiava kontrolu nad štátom vlastnenými bankami prostredníctvom viacerých kanálov – okrem vlastníctva akcií (analyzuje sa v bode 3.5.1.4) zabezpečuje aj prítomnosť straníckych štruktúr a ich vplyv vo finančných inštitúciách a prostredníctvom regulačných opatrení nariaďuje určité typy obchodného správania bánk (pozri bod 3.5.1.5) –, má možnosť využívať zdroje finančného sektora pri plnení svojich politických cieľov (pozri aj odôvodnenia 203 – 205) vrátane hlavného cieľa „*podporovať rozvoj socialistického trhového hospodárstva*“, ako sa uvádza v článku 1 zákona o bankách (podrobnejšiu analýzu zákona o bankách pozri v bode 3.5.1.5).

(422) V súlade s tým sú základné funkcie bankových inštitúcií, najmä ich úverová politika, formované tak, aby slúžili politickým cieľom, hospodárske výsledky bánk sú podriadené požiadavkám priemyselnej politiky čínskej vlády. Platný právny rámec a inštitucionálne usporiadanie v tomto ohľade zabezpečujú, že vždy, keď čínska vláda určí hospodárske priority, napríklad rozvoj sektora BEV, potrebné finančné prostriedky sa prioritne nasmerujú na zodpovedajúce projekty prostredníctvom finančného sektora. V dôsledku toho štátom vlastnené banky účinne plnia vládne funkcie, keďže ich kľúčový riadiaci personál musí byť spriaznený s KSČ – a teda lojálny predovšetkým voči strane – a ich hlavné obchodné činnosti sa musia vykonávať s náležitým ohľadom na politické ciele stanovené vládnymi orgánmi.

3.5.1.4. Vlastníctvo, formálne znaky a vykonávanie kontroly zo strany čínskej vlády

(423) Pokiaľ ide o štátne politické banky, vzhľadom na neexistenciu primeranej odpovede týkajúcej sa hlavného akcionára banky EXIM (pozri odôvodnenie 261) sa Komisia musela opierať o dostupné skutočnosti. Zdalo sa, že Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. je stopercentná dcérska spoločnosť čínskej Štátnej správy v oblasti devíz, ktorá je pritom 100 % vlastnená štátom prostredníctvom Čínskej ľudovej banky. Na základe toho a na základe informácií získaných z vyplneného dotazníka Komisia zistila, že čínska vláda priamo či nepriamo vlastní 100 % akcií tejto finančnej inštitúcie.

(424) Pokiaľ ide o formálne indície vládnej kontroly v spolupracujúcej štátom vlastnenej banke, Komisia ju označila za „kľúčovú štátom vlastnenú finančnú inštitúciu“. V oznámení o dočasných predpisoch o dozorných radách v hlavných štátom vlastnených finančných inštitúciách ([113]) sa uvádza, že: „*Kľúčové štátom vlastnené finančné inštitúcie uvedené v týchto nariadeniach sa vzťahujú na štátom vlastnené banky, komerčné banky, spoločnosti spravujúce finančné aktíva, cenné papiere, poisťovne atď. (ďalej len „štátom vlastnené finančné inštitúcie“), do ktorých štátna rada vysiela dozorné rady*“.

([112]) Tamže, pozri poznámku pod čiarou č. 12.
([113]) Vyhláška Štátnej rady Čínskej ľudovej republiky (č. 283).

(425) Dozorná rada kľúčových štátom vlastnených finančných inštitúcií sa vymenúva v zmysle dočasných predpisov o dozorných radách v kľúčových štátom vlastnených finančných inštitúciách. Na základe článkov 3 a 5 uvedených dočasných predpisov Komisia zistila, že členov dozornej rady vysiela Štátna rada, ktorej sa zodpovedajú, čo poukazuje na inštitucionálnu kontrolu štátu nad ekonomickou činnosťou spolupracujúcej štátom vlastnenej banky.

(426) Komisia okrem týchto všeobecne uplatniteľných znakov zistila v súvislosti s bankou EXIM nasledujúce skutočnosti. Banka EXIM bola založená a vykonáva činnosť v súlade s Oznámením o založení banky Export-Import Bank of China, ktoré vydala Štátna rada, ako aj v súlade so stanovami banky EXIM. Podľa stanov banky štát priamo vymenúva manažment banky EXIM. Dozornú radu vymenúva Štátna rada v zmysle Dočasných predpisov o dozorných radách v hlavných štátom vlastnených finančných inštitúciách a ďalších zákonov a nariadení a zodpovedá sa Štátnej rade.

(427) V stanovách banky je ďalej uvedené, že stranícky výbor banky EXIM zohráva vedúcu a politicky ústrednú úlohu pri zabezpečovaní toho, že banka EXIM vykonáva politiky a významné zapojenie strany a štátu. Vedenie strany je zapojené do všetkých aspektov správy a riadenia spoločnosti.

(428) V stanovách sa takisto uvádza, že banka EXIM sa venuje podpore rozvoja zahraničného obchodu a hospodárskej spolupráce, cezhraničných investícií, iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta, spolupráce v rámci medzinárodnej kapacity a výroby zariadení. Rozsah jej podnikateľskej činnosti zahŕňa krátkodobé, strednodobé a dlhodobé úvery v schválenej podobe a v súlade so štátnou politikou zahraničného obchodu a s politikou otvárania sa navonok (politika „going out“), napríklad vývozné úvery, dovozné úvery, úvery na inžinierske zákazky zadané v zahraničí, zahraničné investičné úvery, úvery čínskej vlády na zahraničnú pomoc a úvery pre vývozných nákupcov.

(429) Okrem toho banka EXIM vo svojej výročnej správe za rok 2022 uviedla, že „*pevne vykonáva celú škálu politík a následných opatrení krajiny*“ a že medzi jej zodpovednosti patrí „*svedomité vykonávanie rozhodnutí Ústredného výboru KSČ a Štátnej rady*“. Vo výročnej správe takisto uvádza, že „*bolo prijatých viacero opatrení na zabezpečenie poskytovania strednodobých a dlhodobých úverov výrobnému priemyslu na podporu národných projektov*“.

(430) Pokiaľ ide o štátom vlastnené komerčné banky, Komisia poznamenala, že šesť najväčších bánk predstavovalo do konca roka 2022 viac ako 40 % čínskeho finančného sektora z hľadiska celkových aktív ([114]). Najmenej dve z týchto šiestich štátom vlastnených komerčných bánk, konkrétne ICBC a ABC, patria medzi finančné inštitúcie, ktoré poskytli úvery skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky v tomto prešetrovaní (pozri odôvodnenie 468). Štát vlastní väčšinový podiel v ICBC ([115]) aj v ABC ([116]). Okrem kontroly nad šiestimi najväčšími štátom vlastnenými komerčnými bankami si štát udržiava významné podiely v mnohých ďalších štátom vlastnených komerčných bankách, v ktorých je jeho účasť častejšie nepriama, napr. prostredníctvom štátnych podnikov. Niektoré z týchto štátom vlastnených komerčných bánk, napríklad Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, ktoré v roku 2021 predstavovali približne 20 % celkových aktív čínskeho bankového sektora, patria medzi finančné inštitúcie, ktoré poskytli úvery skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky v tomto prešetrovaní (úplný zoznam je uvedený v odôvodnení 468) s rôznym stupňom účasti štátu, od približne 3 % v prípade China Minsheng Bank ([117]) po viac ako 80 % v prípade China Everbright Bank ([118]).

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

([115]) Pozri výročnú správu ICBC za rok 2021; k dispozícii na adrese file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Pozri výročnú správu ABC za rok 2021; k dispozícii na adrese: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Pozri výročnú správu China Minsheng Bank za rok 2022; k dispozícii na adrese: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4 %B8 %AD%E5 %9B%BD%E6 %B0 %91 %E7 %94 %9F%E9 %93 %B6 %E8 %A1 %8C2022 %E5 %B9 %B4 %E5 %B9 %B4 %E5 %BA% A6 %E6 %8A%A5 %E5 %91 %8A.pdf, s. 94.

([118]) Pozri polročnú správu China Everbright Bank z roku 2021; k dispozícii na adrese: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komisia takisto zistila, že štátom vlastnené finančné inštitúcie v roku 2017 zmenili svoje stanovy s cieľom posilniť úlohu KSČ na najvyššej rozhodovacej úrovni bánk ([119]).

(432) V novom znení stanov je uvedené, že:

— predseda predstavenstva je tou istou osobou ako tajomník straníckeho výboru,

— úlohou KSČ je zabezpečovať vykonávanie politík a usmernení KSČ a štátu bankou a dohľad nad ním a zohrávať vedúcu a kontrolnú úlohu pri vymenúvaní zamestnancov (vrátane vrcholového manažmentu) a

— predstavenstvo vypočuje stanoviská straníckeho výboru pred prijatím všetkých významných rozhodnutí.

(433) V odôvodnení 204 sa uvádzajú konkrétne príklady týchto zmien stanov bánk ICBC a ABC.

3.5.1.5. Významná kontrola čínskou vládou

(434) Komisia ďalej zisťovala, či čínska vláda vykonávala významnú kontrolu nad konaním banky EXIM, pokiaľ ide o jej postupy poskytovania úverov a posúdenie rizika v prípadoch, keď poskytovala úvery odvetviu BEV. V tejto súvislosti boli zohľadnené tieto regulačné dokumenty:

— článok 34 zákona ČĽR o komerčných bankách (ďalej len „zákon o bankách“)

— článok 15 všeobecných pravidiel o úveroch (implementovaný Čínskou ľudovou bankou),

— rozhodnutie č. 40,

— vykonávacie opatrenia CBIRC pre správne záležitosti týkajúce sa vydávania licencií pre komerčné banky financované z prostriedkov Číny [nariadenie CBIRC (2017) č. 1] ([120]),

— vykonávacie opatrenia CBIRC pre správne záležitosti týkajúce sa vydávania licencií v súvislosti s bankami financovanými zo zahraničných prostriedkov [nariadenie CBIRC (2015) č. 4] ([121]),

— správne opatrenia pre kvalifikácie riaditeľov a vyšších úradníkov finančných inštitúcií v bankovom sektore [nariadenie CBIRC (2013) č. 3] ([122]),

— trojročný akčný plán na zlepšenie správy a riadenia spoločnosti v rámci odvetví bankovníctva a poisťovníctva (2020 – 2022) (CBIRC, 28. augusta 2020) ([123]),

— oznámenie o metóde hodnotenia výkonnosti komerčných bánk (CBIRC, 15. decembra 2020),

— oznámenie o ustanoveniach dohľadu týkajúce sa správania veľkých akcionárov bankových a poisťovacích inštitúcií [CBIRC, (2021) č. 43].

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

([120]) Novela CBIRC týkajúca sa riadenia kapitálu komerčných bánk (vyhláška č. 4 vyhlásená Štátnou správou finančného dohľadu a správy 26. októbra 2023 s účinnosťou od 1. januára 2024).

([121]) Zmenené komisiou CBIRC, pokiaľ ide o správne záležitosti týkajúce sa vydávania licencií v súvislosti s bankami financovanými zo zahraničných prostriedkov (vyhláška CBIRC č. 10 z 26. decembra 2019, účinná ku dňu vyhlásenia).

([122]) Zmenené CBIRC, pokiaľ ide o fungovanie opatrení na riadenie rizík bankových a poisťovacích inštitúcií (vyhláška č. 5 Štátnej správy finančného dohľadu a správy vyhlásená 27. decembra 2023 s účinnosťou od 1. júla 2024).

([123]) Oficiálny politický dokument CBIRC z 28. augusta 2020: Trojročný akčný plán na zlepšenie správy a riadenia spoločnosti v rámci odvetví bankovníctva a poisťovníctva (2020 – 2022). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (naposledy navštívené 3. apríla 2021).

(435) Pri skúmaní týchto regulačných dokumentov Komisia zistila, že finančné inštitúcie v ČĽR fungujú vo všeobecnom právnom prostredí, ktoré ich vedie k tomu, aby sa zosúladili s cieľmi priemyselnej politiky čínskej vlády, najmä s Plánom rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie (2012 – 2020), ktorý poskytuje *„politické stimuly" prostredníctvom podpory finančných služieb s riadením úverov a so systémami hodnotenia úverov na podporu rozvoja priemyselných odvetví v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie"*, pri prijímaní finančných rozhodnutí, ako sa uvádza ďalej v texte:

(436) Pokiaľ ide o banku EXIM, jej verejný politický mandát je ustanovený v oznámení o zriadení banky EXIM, v ktorom sa uvádza, že *„hlavnou úlohou banky EXIM je vykonávať národnú priemyselnú politiku a politiku zahraničného obchodu a poskytovať politickú finančnú podporu na rozšírenie vývozu kapitálových tovarov, ako sú mechanické a elektrické výrobky a kompletné súpravy zariadení* ([124])," ako aj v jej stanovách, v ktorých sa uvádza, že *„banka EXIM je štátom vlastnená politická banka financovaná štátom priamo pod vedením Štátnej rady* ([125])".

(437) Vo všeobecnosti sa v článku 34 zákona o bankách, ktorý sa uplatňuje na všetky finančné inštitúcie pôsobiace v Číne, stanovuje, že *„komerčné banky vykonávajú svoju činnosť v oblasti poskytovania úverov v súlade s potrebami národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a podľa usmernení priemyselných politík štátu"*. *Hoci sa v článku 4 zákona o bankách stanovuje, že „komerčné banky podľa zákona vykonávajú obchodné operácie bez zasahovania akéhokoľvek útvaru či jednotlivca. Komerčné banky preberajú samostatne občianskoprávnu zodpovednosť a ručia celým svojím majetkom právnickej osoby"*, z prešetrovania vyplynulo, že článok 4 zákona o bankách sa uplatňuje s výhradou článku 34 zákona o bankách, t. j. v prípade, ak štát vypracuje verejnú politiku, banky ju vykonávajú a riadia sa pokynmi štátu.

(438) Okrem toho sa v článku 15 Všeobecných pravidiel pre úvery stanovuje, že *„v súlade so štátnou politikou môžu príslušné úrady subvencovať úroky na úvery s cieľom presadzovať rast určitých priemyselných odvetví a hospodársky rozvoj v niektorých oblastiach."*

(439) Podobne sa v rozhodnutí č. 40 uvádza pokyn, aby všetky finančné inštitúcie poskytovali úverovú podporu konkrétne „podporovaným" projektom. Ako už bolo vysvetlené v bode 3.1 a konkrétnejšie v odôvodneniach 210 – 211, projekty odvetvia BEV patria do „podporovanej" kategórie. Rozhodnutím č. 40 sa teda potvrdzuje predchádzajúce zistenie, pokiaľ ide o zákon o bankách, že banky vykonávajú vládnu právomoc vo forme preferenčných úverových operácií. Komisia takisto zistila, že NFRA má ďalekosiahlu schvaľovaciu právomoc nad všetkými aspektmi riadenia všetkých finančných inštitúcií usadených v ČĽR (vrátane finančných inštitúcií v súkromnom a zahraničnom vlastníctve), ako napríklad ([126]):

— schvaľovanie vymenúvania všetkých riadiacich pracovníkov finančných inštitúcií, a to na úrovni ústredia aj miestnych pobočiek. Schvaľovanie zo strany NFRA sa vyžaduje pri nábore zamestnancov na všetkých úrovniach manažmentu, od najvyšších pozícií až po riadiacich pracovníkov pobočiek, a týka sa dokonca aj riadiacich pracovníkov vymenovaných v zahraničných pobočkách, ako aj riadiacich pracovníkov zodpovedných za podporné funkcie (napr. manažérov IT), a

— veľmi dlhý zoznam správneho schvaľovania vrátane schvaľovania zriadenia pobočiek, spustenia nových obchodných činností alebo predaja nových výrobkov, zmeny stanov banky, predaja viac ako 5 % podielov banky, zvýšenia kapitálu, zmeny domicilu, zmeny organizačnej formy atď.

(440) Zákon o bankách je právne záväzný. Záväzný charakter päťročných plánov a rozhodnutia č. 40 bol konštatovaný v bode 3.5.1.5. Záväzný charakter regulačných dokumentov NFRA vychádza z jej právomocí bankového regulačného orgánu. Záväzný charakter ďalších dokumentov je zrejmý z doložiek o dohľade a hodnotení, ktoré uvedené dokumenty obsahujú.

([124]) K dispozícii na adrese http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html

([125]) K dispozícii na adrese http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html

([126]) V súlade s vykonávacími opatreniami CBIRC pre správne záležitosti týkajúce sa vydávania licencií pre komerčné banky financované z prostriedkov Číny [nariadenie CBIRC (2017) č. 1], vykonávacími opatreniami CBIRC pre správne záležitosti týkajúce sa vydávania licencií v súvislosti s bankami financovanými zo zahraničných prostriedkov [nariadenie CBIRC (2015) č. 4], vykonávacími opatreniami pre kvalifikácie riaditeľov a vyšších úradníkov finančných inštitúcií v bankovom sektore [nariadenie CBIRC (2013) č. 3]. Po tom, ako bola CBIRC nahradená NFRA, vykonávacie opatrenia neboli zmenené.

(441) Rozhodnutím Štátnej rady č. 40 sa všetky finančné inštitúcie poverujú, aby poskytovali úverovú podporu iba investičným projektom, ktoré patria do podporovanej kategórie, a sľubuje vykonávanie *„ďalších preferenčných politík pre projekty, ktoré patria do kategórie podporovaných odvetví“*. Na základe toho sú banky povinné poskytovať úverovú podporu odvetviu BEV ako podporovanému odvetviu.

(442) Okrem toho Komunistická strana Číny musí dohliadať aj na rozhodnutia súkromných komerčných bánk, ktoré musia zostať v súlade s národnými politikami. V skutočnosti jedným z troch hlavných cieľov štátu vo vzťahu k správe bankovníctva je teraz posilnenie vedenia strany v odvetví bankovníctva a poisťovníctva, a to aj vo vzťahu k prevádzkovým a riadiacim otázkam v podnikoch. V tejto súvislosti sa v trojročnom akčnom pláne CBIRC na obdobie 2020 – 2022 nariaďuje *„prehĺbiť ducha, ktorý je obsahom programového vyhlásenia generálneho tajomníka Si Ťin-pchinga o pokroku reformy správy a riadenia spoločnosti finančného sektora“*. Navyše cieľom II. časti plánu je podporiť organickú integráciu vedúcej úlohy strany do správy a riadenia spoločností: *„Postaráme sa, aby bola integrácia vedenia strany do správy a riadenia spoločností systematickejšia, štandardizovanejšia a výraznejšie založená na postupoch […] Dôležité prevádzkové a riadiace otázky musí prerokovať stranícky výbor skôr, než o nich rozhodne predstavenstvo alebo vrcholový manažment.“*

(443) Čínska vláda nedávno stanovila, že aj akcionári finančných inštitúcií musia uľahčovať vykonávanie kontroly čínskej vlády prostredníctvom rámca inštitúcie pre správu a riadenie spoločnosti, a to takto: *„Veľkí akcionári bankových a poisťovacích inštitúcií podporujú bankové a poisťovacie inštitúcie pri vytváraní nezávislej a zdravej štruktúry správy a riadenia spoločnosti s účinným systémom bŕzd a protiváh a povzbudzujú a podporujú bankové a poisťovacie inštitúcie, aby zabezpečili organickú integráciu vedenia strany do správy a riadenia spoločnosti“* ([127]).

(444) Napokon kritériá hodnotenia výkonnosti NFRA v prípade komerčných bánk musia v súčasnosti zohľadňovať najmä to, ako finančné inštitúcie *„slúžia cieľom národného rozvoja a reálnej ekonomike“*, a predovšetkým ako *„slúžia strategickým a novoznikajúcim odvetviam“* ([128]).

(445) Komisia preto dospela k záveru, že čínska vláda vytvorila normatívny rámec, ktorý musia riadiaci pracovníci a dozorné orgány spolupracujúcej štátom vlastnenej banky vymenované čínskou vládou a zodpovedajúce sa čínskej vláde dodržiavať. Čínska vláda sa teda opierala o tento normatívny rámec s cieľom vykonávať významnú kontrolu nad správaním spolupracujúcej štátom vlastnenej banky v prípadoch, keď táto banka poskytovala úvery odvetviu BEV. Základné funkcie štátom vlastnenej banky súvisia s konkrétnymi úlohami, ktoré jej prostredníctvom tohto normatívneho rámca pridelila čínska vláda, čím sa stala nástrojom čínskej vlády na plnenie vládnych funkcií.

(446) Komisia sa ďalej usilovala získať konkrétne dôkazy o existencii významnej kontroly na základe konkrétnych úverov poskytovaných vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky. Čiastočne spolupracujúca štátom vlastnená banka vo svojom vyplnenom dotazníku vysvetlila, že na posúdenie úverovej bonity dlžníkov používa interný ratingový model na základe historických údajov, pokiaľ ide o zlyhanie, vrátane kvalitatívnych a kvantitatívnych ukazovateľov, na základe ktorých sú dlžníci zoradení podľa rozsahu ich pravdepodobného zlyhania. Banka EXIM ďalej vysvetlila, že neexistuje žiadny rozdiel v politike, pokiaľ ide o odvetvie, v ktorom dlžník pôsobí, alebo jeho vlastníctvo a že model posúdenia rizika vychádza z trhu.

(447) Ako sa už uvádza v odôvodnení 261, čiastočne spolupracujúca štátom vlastnená banka odmietla poskytnúť konkrétne príklady svojho posúdenia úverového rizika týkajúceho sa spoločností zaradených do vzorky, keďže požadované informácie sú internými informáciami banky a obsahujú dôverné obchodné informácie, ktoré sa nesmú zverejňovať, hoci Komisia mala písomný súhlas niektorých spoločností zaradených do vzorky, v ktorom sa vzdali svojich práv na zachovanie dôvernosti. EXIM banka takisto neodpovedala na otázky týkajúce sa kvalitatívnych a kvantitatívnych ukazovateľov používaných na zoradenie dlžníkov podľa ich pravdepodobného zlyhania.

([127]) Článok 13 oznámenia o ustanoveniach dohľadu týkajúceho sa správania veľkých akcionárov bankových a poisťovacích inštitúcií [CBIRC, (2021) č. 43].

([128]) Pozri oznámenie CBIRC o metóde hodnotenia výkonnosti komerčných bánk vydané 15. decembra 2020 http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) V priebehu prešetrovania čínska vláda odkázala na výklad zákona o bankách zo strany NPC a na články 4, 5 a 41 zákona o bankách, pričom tvrdila, že komerčné banky v Číne pôsobia ako nezávislé právne subjekty, ktoré *„prijímajú rozhodnutia samy“*, *„bez zasahovania akejkoľvek jednotky alebo jednotlivca“* a že „žiadny subjekt ani jednotlivec nesmie nútiť komerčnú banku, aby poskytla úvery alebo poskytla záruku“. Čínska vláda okrem toho tvrdila, že článok 15 všeobecných pravidiel o úveroch nie je záväzný a má len usmerňujúcu povahu.

(449) Ako bolo vysvetlené v odôvodnení 440, Komisia sa domnieva, že čínsky zákon o bankách a rozhodnutie č. 40 majú záväzný charakter. Okrem toho zistenia z tohto prešetrovania, ako aj zistenia Komisie z predchádzajúcich prešetrovaní týkajúce sa rovnakého programu subvencií ([129]) nepodporili tvrdenie, že banky pri prijímaní úverových rozhodnutí nezohľadňujú vládnu politiku a plány. Komisia napríklad zistila, že tri skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky ťažia z preferenčných úverov pri úrokovej sadzbe pod úrovňou trhovej sadzby.

(450) Z prešetrovania vyplynulo, že článok 15 všeobecných pravidiel o úveroch sa skutočne uplatňoval v praxi a že články 4, 5 a 41 zákona o bankách sa uplatňovali s výhradou článku 34 zákona o bankách, t. j. v prípade, že štát vypracuje verejnú politiku, banky ju vykonávajú a riadia sa pokynmi štátu. Zatiaľ čo články 4 a 5 zákona o bankách sú súčasťou kapitoly I, v ktorej sa stanovujú všeobecné ustanovenia, článok 34 je súčasťou kapitoly IV, v ktorej sa stanovujú základné pravidlá, ktoré upravujú poskytovanie úverov. Znenie článku 34: *„komerčné banky vykonávajú svoju podnikateľskú činnosť poskytovania úverov podľa potrieb národného hospodárstva a sociálneho rozvoja a na základe usmernení priemyselných politík štátu,“* svedčí o tom, že toto ustanovenie nemá usmerňujúcu povahu, ale skôr záväzný charakter, pričom sa ním poskytuje jasný pokyn bankám, aby pri výkone svojej podnikateľskej činnosti poskytovania úverov zohľadnili štátne priemyselné politiky. V tomto konkrétnom prípade, ako sa uvádza v odôvodnení 221, Plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie (2012 – 2020) jasne poukazuje na *„systémy riadenia úverov a hodnotenia úverov na podporu rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a elektrických vozidiel novej generácie“*. Komisia takisto poznamenala, že v rozhodnutí Štátnej rady č. 40 sa dáva všetkým finančným inštitúciám pokyn, aby poskytovali úverovú podporu iba podporovaným projektom, a sľubuje sa vykonávanie *„ďalších preferenčných politík pre projekty, ktoré patria do kategórie podporovaných odvetví“*. Hoci sa v článku 17 toho istého rozhodnutia od bánk požaduje, aby dodržiavali úverové zásady, Komisia nedokázala počas prešetrovania dokázať, či sa tak deje v praxi. Úvery sa naopak poskytli vyvážajúcim výrobcom, a to bez ohľadu na ich finančnú situáciu a úverovú bonitu. Toto zistenie nie je nové a už sa objavilo pri predchádzajúcich prešetrovaniach ([130]).

(451) Napokon, ako sa uvádza v odôvodneniach 442 až 444, skutočnosť, že strana prehodnocuje všetky hlavné prevádzkové a riadiace otázky banky, čo je dôkladne začlenené do štruktúry správy a riadenia bánk, a skutočnosť, že výkonnosť bánk sa hodnotí v súlade s ich snahou slúžiť strategickým a novovznikajúcim podnikov, ako je napríklad výrobné odvetvie BEV, takisto poukazuje na prísny a záväzný charakter regulačného rámca pre operácie finančných inštitúcií.

(452) Keďže Komisia nemala konkrétne dôkazy o posúdení úverovej bonity, preskúmala celkové právne prostredie, ako sa uvádza v odôvodneniach 434 až 444, v spojení so správaním spolupracujúcej štátom vlastnenej banky, pokiaľ ide o úvery poskytnuté spoločnostiam zaradeným do vzorky. Toto konanie bolo v rozpore s jej oficiálnym vyjadrením, keďže v praxi banka EXIM nekonala na základe dôkladného posúdenia rizika vychádzajúceho zo situácie na trhu.

(453) Komisia počas prešetrovania zistila, že úvery sa poskytli trom skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky za úrokové sadzby blížiace sa k základnej úverovej sadzbe alebo pod jej úrovňou, ako to oznámilo Národné centrum medzibankového financovania (ďalej len „NIFC“). Základná úverová sadzba bola zavedená 20. augusta 2019 a nahrádza sa ňou predchádzajúca referenčná sadzba centrálnej banky PBOC ([131]). Poskytovanie financovania za sadzby, ktoré sú nižšie ako bezriziková úroková sadzba krajiny na medzibankovom trhu alebo sa k nej blížia, jasne ukazuje, že riziko nebolo primerane zohľadnené. Vzhľadom na nespoluprácu finančných inštitúcií či odmietnutie poskytnúť informácie týkajúce sa skupín zaradených do vzorky zo strany banky EXIM, napriek existencii bankového povolenia, Komisia musela použiť dostupné skutočnosti, a preto dospela k záveru, že úvery boli udelené bez ohľadu na skutočnú finančnú situáciu a situáciu v oblasti úverového rizika spoločností, ako sa uvádza v bode 3.5.2.3. Úvery boli teda poskytnuté pod úrovňou trhovej sadzby, ak ich porovnáme so sadzbou zodpovedajúcou rizikovému profilu vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

([129]) Pozri napríklad konania týkajúce sa plochých výrobkov valcovaných za tepla, pneumatík a elektrických bicyklov uvedené v poznámke pod čiarou č. 12, konkrétne bod 3.4.1.1.b a bod 3.5.1.1 v uvedenom poradí.

([130]) Tamže, pozri poznámku pod čiarou č. 12.

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

(454) Pokiaľ ide konkrétne o banku EXIM, je okrem toho nesporné, že ide o politickú banku, ktorá podľa vlastného priznania priamo dodržiava vládne politiky. Ako sa vysvetľuje na jej webovom sídle ([132]), banka EXIM je štátom financovanou a štátom vlastnenou politickou bankou, ktorá je priamo pod vedením Štátnej rady a ktorá sa okrem iného venuje podpore zahraničného obchodu Číny a vykonávaniu stratégie „globálna orientácia".

(455) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že čínska vláda v súvislosti s poskytovaním úverov podporovaným odvetviam vytvorila normatívny rámec, ktorý musia dodržiavať riadiaci pracovníci a dozorné orgány banky, ktoré sú vymenované čínskou vládou a ktoré sa zodpovedajú čínskej vláde. Tento normatívny rámec neponechával riadiacim pracovníkom a dozorným orgánom banky nijaký manévrovací priestor, pokiaľ ide o to, či sa majú riadiť týmto rámcom alebo nie, pokiaľ ide o vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, čím sa riadiaci pracovníci tejto banky dostali do závislého postavenia.

(456) Čínska vláda sa teda opierala o normatívny rámec s cieľom vykonávať významnú kontrolu nad správaním spolupracujúcej banky vo vlastníctve štátu v prípadoch, keď táto banka poskytovala úvery odvetviu výroby BEV.

(457) Ako je vysvetlené v odôvodnení 434, Komisia sa usilovala získať dôkazy o existencii významnej kontroly na základe konkrétnych úverov. Spolupracujúca štátom vlastnená banka však neposkytla niektoré nevyhnutné informácie vrátane osobitného posúdenia úverového rizika týkajúceho sa spoločností zaradených do vzorky. Keďže Komisia nemala k dispozícii konkrétne dôkazy o takýchto posúdeniach úverového rizika, preskúmala celkové právne prostredie vzťahujúce sa na poskytovanie úverov podporovaným odvetviam, ako je odvetvie BEV, v kombinácii so správaním spolupracujúcej štátom vlastnenej banky, a zistila, že banka nekonala na základe dôkladných posúdení úverového rizika vzhľadom na trh.

(458) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 453, úvery sa poskytli trom skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky za úrokové sadzby blížiace sa k základnej úverovej sadzbe alebo pod jej úrovňou, a to bez ohľadu na ich finančnú situáciu a ich situáciu v oblasti úverového rizika. Vzhľadom na rizikový profil vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ako sa opisuje v bode 3.5.1.10, a vzhľadom na to, že podľa analýzy rizík vykonaných Komisiou by mali vyvážajúci výrobcovia získať úverový rating B, a teda by mali platiť úrokové sadzby výrazne nad bezrizikovou sadzbou, Komisia dospela k záveru, že predmetné úvery boli poskytnuté pod úrovňou trhových sadzieb.

(459) Komisia preto dospela k záveru, že čínska vláda vykonávala významnú kontrolu nad konaním spolupracujúcej štátom vlastnenej banky, pokiaľ ide o jej postupy poskytovania úverov a hodnotenie rizika týkajúce sa výrobného odvetvia BEV.

3.5.1.6. Záver o spolupracujúcich štátom vlastnených finančných inštitúciách

(460) Komisia zistila, že spolupracujúca štátom vlastnená banka vykonávala uvedený právny rámec pri výkone vládnych funkcií vo vzťahu k odvetviu BEV. Konala preto ako verejný orgán v zmysle článku 2 písm. b) základného nariadenia v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) základného nariadenia a v súlade s príslušnou judikatúrou WTO.

3.5.1.7. Nespolupracujúce štátom vlastnené finančné inštitúcie

(461) Cieľom všeobecných pravidiel o úveroch ([133]) vyhlásených v roku 1996 bolo regulovať činnosti spojené najmä s úvermi s podporou špecifického sociálno-ekonomického rozvoja ([134]). Podľa rozhodnutia č. 40 ([135]) čínska vláda zasahuje aj do úverových operácií finančných subjektov tak, že určuje priemyselné odvetvia, ktoré by mali využívať privilegovaný prístup k úverom, a nariaďuje finančným inštitúciám, aby pri poskytovaní úverov zohľadňovali štátnu priemyselnú politiku.

([132]) Pozri http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Všeobecné pravidlá o úveroch vyhlásené Čínskou ľudovou bankou 28. júna 1996.
([134]) Kapitola 1, článok 1 všeobecných pravidiel o úveroch vyhlásených Čínskou ľudovou bankou 28. júna 1996.
([135]) Rozhodnutie Štátnej rady o vyhlásení vykonávania dočasných ustanovení o podpore priemyselnej reštrukturalizácie, 2. decembra 2005, Guo Fa [2005] č. 40.

(462) Významná úloha hľadísk štátnej politiky (namiesto čisto komerčných), ktoré štát ukladá komerčným bankám, najmä štátom vlastneným finančným inštitúciám, pri formovaní ich úverových stratégií, je jasne viditeľná aj v oznámení ministerstva financií o metóde hodnotenia výkonnosti komerčných bánk, ktoré bolo vydané 15. decembra 2020. Podľa ustanovení oznámenia sa v prípade kritérií na hodnotenie výkonnosti komerčných bánk takisto musí zohľadňovať to, ako subjekty *„slúžia cieľom národného rozvoja a reálnej ekonomike“*, a najmä ako *„slúžia strategickým a novovznikajúcim odvetviam“*. V článku 4 oznámenia sa uvádza, že *„hodnotenie výkonnosti komerčných bánk poskytne silnú a účinnú záruku vykonávania národných makropolitík* ([136])*“*.

(463) Ako sa uvádza v bode 3.3.1.1, ani jedna z ostatných štátom vlastnených finančných inštitúcií okrem banky EXIM, ktoré poskytli úvery spoločnostiam zaradeným do vzorky, nevyplnila osobitný dotazník Zoznam zahŕňa tieto banky: 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]) a Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Čínska vláda neposkytla informácie ani o vlastníctve bánk, ani o ich riadiacej štruktúre, posudzovaní rizika či príkladoch týkajúcich sa osobitných úverov pre výrobné odvetvie BEV.

(464) Z tohto dôvodu a v súlade so závermi uvedenými v bode 3.3.1.1 sa Komisia rozhodla využiť dostupné skutočnosti na určenie toho, či je možné uvedené štátom vlastnené finančné inštitúcie považovať za verejné orgány.

([136]) Pozri oznámenie o metóde hodnotenia výkonnosti komerčných bánk, vydané ministerstvom financií 15. decembra 2020; na adrese: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Pozri výročnú správu Bank of Beijing za rok 2022 (apríl 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]) Pozri výňatok z výročnej správy Bank of Kunlun Co. Ltd za rok 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Pozri výročnú správu Bank of Nanjing za rok 2023 https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Pozri zoznam PBOC týkajúci sa čínskych systémovo významných bánk na rok 2022, ktorý je k dispozícii na adrese: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Pozri výročnú správu Bank of Shanghai za rok 2022 https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Pozri výročnú správu Bank of Tianjin za rok 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf.

([143]) Pozri výročnú správu China CITIC Bank, 2021; k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Pozri polročnú správu China Everbright Bank z roku 2021; k dispozícii na adrese: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Pozri výročnú správu ICBC za rok 2021; k dispozícii na adrese: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Pozri výročnú správu China Merchants Bank za rok 2022, s. 125; k dispozícii na adrese: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Pozri výročnú správu China Minsheng Bank za rok 2022; k dispozícii na adrese: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4 %B8 %AD%E5 %9B%BD%E6 %B0 %91 %E7 %94 %9F%E9 %93 %B6 %E8 %A1 %8C2022 %E5 %B9 %B4 %E5 %B9 %B4 %E5 %BA%A6 %E6 %8A%A5 %E5 %91 %8A.pdf, s. 94.

([148]) Pozri Ping An Bank, Domovská stránka – Vzťahy s investormi – Hlavní akcionári; k dispozícii na adrese: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Pozri polročnú správu Shanghai Pudong Development Bank z roku 2021; k dispozícii na adrese: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Pozri výročnú správu za rok 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Pozri výročnú správu za rok 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Pozri výročnú správu za rok 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) V predchádzajúcom antisubvenčnom prešetrovaní ([155]) Komisia zistila, že samotný štát alebo štátom vlastnené právnické osoby čiastočne alebo úplne vlastnili banky, ktoré poskytli úvery skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky v danom prešetrovaní. Keďže banky neodpovedali na osobitný dotazník, Komisia použila verejne dostupné informácie, ako sú webové sídla bánk, výročné správy, informácie dostupné v bankových adresároch alebo na internete. V súlade so zisteniami tohto predchádzajúceho prešetrovania sa v pracovnom dokumente útvarov Komisie ([156]) potvrdilo, že štát dominuje bankovému sektoru ([157]) tým, že si udržiava kontrolné podiely vo všetkých štátom vlastnených komerčných bankách, ako aj tým, že je väčšinovým akcionárom v niekoľkých akciových komerčných bankách, a to buď prostredníctvom priamych investícií Central Huijin, alebo nepriamo prostredníctvom iných štátom vlastnených právnických osôb. V odôvodnení 468 sa uvádzajú tie bankové subjekty, ktoré nahlásili vyvážajúci výrobcovia a v ktorých má štát väčšinový podiel, a keďže od nedávnych podobných prešetrovaní ([158]) nenastali zmeny, usudzovalo sa, že všetky štátom vlastnené finančné inštitúcie, ktoré poskytli financovanie vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky, sú čiastočne alebo úplne vo vlastníctve samotného štátu alebo štátom vlastnených právnických osôb.

3.5.1.8. Záver o všetkých štátom vlastnených finančných inštitúciách

(466) Vzhľadom na uvedené úvahy Komisia dospela k záveru, že všetky čínske štátom vlastnené finančné inštitúcie, ktoré poskytli financovanie trom skupinám spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky, predstavujú verejné orgány v zmysle článku 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) základného nariadenia.

(467) Navyše, aj keby sa štátom vlastnené finančné inštitúcie nepovažovali za verejné orgány, Komisia na základe tých istých informácií určila, že by sa považovali za orgány poverené alebo riadené čínskou vládou na vykonávanie úloh, ktorými je bežne poverená vláda, v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia z rovnakých dôvodov, ako sú uvedené v bode 3.5.1.9. Ich konanie by teda bolo v každom prípade pripísané čínskej vláde.

3.5.1.9. Súkromné finančné inštitúcie poverené alebo riadené čínskou vládou

(468) Rovnako ako v predchádzajúcich prešetrovaniach ([159]) Komisia aj v tomto prípade zistila, že tieto banky a súkromné finančné inštitúcie pôsobiace v Číne poskytli úvery skupinám vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky v rámci predmetného prešetrovania: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited,

([155]) Odôvodnenia 210 a 211 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/1690 z 9. novembra 2018, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, s. 1).

([156]) Aktualizovaný pracovný dokument útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu, 10. apríla 2024, SWD(2024) 91 final („správa o Číne“) – oddiel 2.3.3, s. 137 – 144.

([157]) Pozri aj Chorzempa, M. a Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* (Bude mať pripravovaná revízia finančného regulačného systému v Číne nejaký význam?), PIIE, marec 2023, s. 2; k dispozícii na adrese: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Tamže, pozri poznámku pod čiarou č. 12.

([159]) Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/969 z 8. júna 2017, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/649, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 146, 9.6.2017, s. 17) (ďalej len „konanie týkajúce sa plochých výrobkov valcovaných za tepla“), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1690 z 9. novembra 2018, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1579, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163 (Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, s. 1) (ďalej len „konanie týkajúce sa pneumatík“), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2287, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz upravovaných hliníkových fólií s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 458, 22.12.2021, s. 344) (ďalej len „konanie týkajúce sa upravovaných hliníkových fólií“), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/776 z 12. júna 2020, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých tkaných a/alebo stehovaných textílií zo sklenených vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a Egypte (Ú. v. EÚ L 189, 15.6.2020, s. 33) (ďalej len „konanie týkajúce sa textílií zo sklenených vlákien“), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/72, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 12, 19.1.2022, s. 34) (ďalej len „konanie týkajúce sa odvetvia káblov z optických vlákien“).

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 a the Yushan Bank (China) Co. V súlade s príslušnou analýzou uvedenou v bode 3.5.1.8 sa usúdilo, že tieto banky a súkromné finančné inštitúcie pôsobia pod dohľadom CBRC a boli poverené alebo riadené čínskou vládou. Keďže neboli poskytnuté žiadne informácie, ktoré by naznačovali opak, Komisia sa v tomto prešetrovaní držala rovnakého záveru.

(469) Komisia analyzovala, či čínska vláda poverila všetky tieto finančné inštitúcie alebo či im nariadila, aby udeľovali subvencie odvetviu BEV v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia.

(470) Podľa Odvolacieho orgánu WTO k „povereniu“ dochádza vtedy, keď vláda dáva súkromnému subjektu zodpovednosť, a výrazom „riadenie“ sa odkazuje na situácie, v ktorých vláda vykonáva svoju právomoc nad súkromným subjektom ([160]). V obidvoch prípadoch vláda používa súkromný subjekt ako splnomocnenca pri poskytovaní finančnej pomoci a „vo väčšine prípadov by bolo možné očakávať, že poverenie alebo riadenie súkromného subjektu bude zahŕňať určitú formu hrozby alebo donútenia“ ([161]). Podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) sa zároveň neumožňuje členom ukladať vyrovnávacie opatrenia na výrobky v prípadoch, „keď vláda len vykonáva svoje všeobecné regulačné právomoci“ ([162]) alebo keď zámer vlády *„môže alebo nemusí mať konkrétny výsledok jednoducho vzhľadom na dané faktické okolnosti alebo realizáciu slobodnej vôle subjektov na trhu“* ([163]). Naopak, poverenie alebo riadenie znamená *„aktívnejšiu úlohu vlády než iba pobádanie“* ([164]).

(471) Komisia poznamenala, že normatívny rámec týkajúci sa odvetvia uvedeného v odôvodneniach 434 až 442 sa vzťahuje na všetky finančné inštitúcie v ČĽR vrátane súkromných finančných inštitúcií. Ako príklad možno uviesť, že zákon o bankách a rozličné nariadenia CBIRC sa týkajú všetkých bánk financovaných z čínskych prostriedkov a bánk financovaných zo zahraničných investícií pod správou CBIRC.

(472) Okrem toho mala väčšina úverových zmlúv so súkromnými finančnými inštitúciami podobné podmienky ako zmluvy so štátom vlastnenými bankami a úverové sadzby poskytované súkromnými finančnými inštitúciami boli podobné sadzbám poskytovaným štátom vlastnenými finančnými inštitúciami. To svedčí o tom, že tieto banky *de facto* poskytujú preferenčné úverové podmienky v súlade s kontrolou čínskej vlády nad bankovým sektorom.

(473) Keďže Komisia nedostala od súkromných finančných inštitúcií žiadne odlišné informácie, dospela k záveru, že pokiaľ ide o odvetvie BEV, všetky finančné inštitúcie (vrátane súkromných finančných inštitúcií) pôsobiace v Číne pod dohľadom NFRA boli štátom poverené alebo mali štátom nariadené v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) prvej zarážky základného nariadenia, aby dodržiavali vládne politiky a aby odvetviu BEV poskytovali úvery s preferenčnými sadzbami ([165]).

3.5.1.10. Úverové ratingy

(474) V predchádzajúcich antisubvenčných prešetrovaniach už Komisia zistila, že domáce úverové ratingy udelené čínskym spoločnostiam nie sú spoľahlivé, a to na základe štúdie uverejnenej Medzinárodným menovým fondom ([166]), v ktorej sa preukázali nezrovnalosti medzi medzinárodnými a čínskymi úverovými ratingmi. Podľa MMF má totiž viac ako 90 % čínskych dlhopisov rating udelený miestnymi ratingovými agentúrami AA až AAA.

([160]) WT/DS/296 [DS296 USA – Prešetrovanie vyrovnávacieho cla na dynamické pamäte s priamym prístupom (DRAMS) z Kórey], správa Odvolacieho orgánu z 21. februára 2005, bod 116.
([161]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 116.
([162]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 115.
([163]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 114, súhlasne so správou poroty, DS 194, bod 8.31.
([164]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 115.
([165]) Pozri konania citované v poznámke pod čiarou č. 12.
([166]) Pracovný dokument MMF: Resolving China's Corporate Debt Problem (Riešenie problému podnikových dlhov v Číne), autori: 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, október 2016, WP/16/203.

Táto situácia je neporovnateľná s inými trhmi, ako je trh EÚ alebo Spojených štátov amerických (ďalej len „USA“). Napríklad na trhu USA majú takéto vysoké ratingy len necelé 2 % spoločností. Čínske ratingové agentúry sú preto výrazne vychýlené k najvyššej hranici ratingovej stupnice. Majú veľmi rozsiahle ratingové stupnice a zvyčajne zaraďujú dlhopisy s výrazne odlišnými kreditnými rizikami do jednej širokej kategórie ratingu ([167]). Podľa prehľadu čínskeho trhu s dlhopismi z roku 2021 od spoločnosti Bloomberg ([168]) dominovalo na trhu s dlhopismi päť miestnych čínskych ratingových agentúr: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance a Golden credit rating, pričom približne 90 % dlhopisov má rating AAA udelený miestnymi ratingovými agentúrami. Mnohí emitenti však získali od agentúry S&P nižší globálny rating emitenta A a BBB ([169]).

(475) Okrem toho zahraničné ratingové agentúry ako Standard & Poor's a Moody's pri udeľovaní ratingu čínskym dlhopisom vydaným v zahraničí zvyčajne uplatňujú zvýšenie základného úverového ratingu emitenta na základe odhadu strategického významu firmy pre čínsku vládu a sily akejkoľvek implicitnej záruky ([170]).

(476) Na doplnenie tejto analýzy, z predchádzajúcich prípadov sa zistilo, že čínska vláda môže takisto vykonávať vplyv nad trhom s úverovými ratingmi.

(477) Podľa informácií poskytnutých čínskou vládou v predchádzajúcich prípadoch pôsobilo na čínskom trhu s dlhopismi 14 ratingových agentúr vrátane 12 domácich ratingových agentúr. Po druhé na čínsky trh s úverovými ratingami nie je voľný vstup. Je to v zásade zatvorený trh, keďže ratingové agentúry potrebujú pred začatím vykonávania činnosti schválenie od Čínskej regulačnej komisie pre cenné papiere (ďalej len „CSRC“) alebo od PBOC ([171]). PBOC v polovici roka 2017 oznámila, že zahraničné ratingové agentúry budú mať povolené vykonávať úverové ratingy na časti domáceho trhu s dlhopismi za určitých podmienok. Tieto ratingové agentúry sa však riadia čínskymi ratingovými stupnicami, a preto nie sú úplne porovnateľné s medzinárodnými ratingami, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 475.

(478) Napokon výskum Allianz Global Investors z roku 2021 potvrdzuje zistenia Komisie a uvádza sa v ňom, že *„čínsky systém úverových ratingov na pevnine sa líši od medzinárodných ratingových dohovorov. Dlhopisy na pevnine s hodnotením AA+ by sa napríklad v medzinárodnom meradle zvyčajne hodnotili ako „vysoký výnos“* ([172])“.

(479) OECD napokon v roku 2022 poukázala na to, že *„[n]edostatky na trhu s úverovým ratingom vrátane zveličených ratingov a slabých varovných systémov bránia zdravému vývoju trhu s dlhopismi“* ([173]).

(480) Okrem toho Komisia tiež zistila ([174]), že čínsky systém úverových ratingov nemožno považovať za systém riadený výlučne trhovými silami a že funguje na skreslenom základe.

(481) Vzhľadom na situáciu opísanú v odôvodneniach 474 až 478 Komisia dospela k záveru, že čínske úverové ratingy neposkytujú spoľahlivý odhad úverového rizika podkladového aktíva. Tieto ratingy boli takisto skreslené politickými cieľmi spočívajúcimi v podpore kľúčových strategických odvetví, ako je odvetvie BEV.

([167]) Livingston, M. Poon, W. P. H. a Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry (Sú čínske úverové ratingy relevantné? Štúdia čínskeho trhu s dlhopismi a odvetvia úverových ratingov), Journal of Banking & Finance, s. 24.

([168]) Prehľad čínskeho trhu s dlhopismi z roku 2021, https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) Prehľad čínskeho trhu s dlhopismi z roku 2021, poznámka pod čiarou č. 59, s. 31.

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

([171]) Pozri poznámku pod čiarou č. 71 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/72 z 18. januára 2022, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/2011, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz káblov z optických vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

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

([173]) Pozri OECD Economic Surveys: China (Hospodárske prieskumy OECD: Čína 2019), marec 2022, s. 34 – 35; k dispozícii na adrese: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Pozri pracovný dokument útvarov Komisie o výrazných deformáciách v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu, 10. apríla 2024, SWD(2024) 91 final/2 („správa o Číne“) – kapitola 6, s. 156 – 160.

3.5.2. *Preferenčné financovanie: úvery*

3.5.2.1. Druhy úverov

2. Krátkodobé a dlhodobé úvery

(482) Komisia uviedla, že spoločnosti vo všetkých troch skupinách zaradených do vzorky využili rôzne krátkodobé a dlhodobé úvery na financovanie svojich činností. Tieto úvery slúžili najmä na každodennú prevádzku, potreby prevádzkového kapitálu, na osobitné projekty, investície alebo na nahradenie iných úverov. Skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky takisto využili krátkodobé a dlhodobé vývozné úvery.

3. Úvery s osobitným účelom nahradenia iných úverov (revolvingové úvery)

(483) Počas prešetrovania Komisia zistila, že jedna zo skupín zaradených do vzorky uzavrela úvery s osobitným účelom nahradiť kapitál splatený z úverov v termíne splatnosti novým kapitálom z nových úverov. Takéto revolvingové úvery zvyčajne naznačujú problémy s likviditou dlžníka a predstavujú väčšiu rizikovú expozíciu pre banky, ktoré ich poskytujú. V súlade so zisteniami v predchádzajúcich prešetrovaniach ([175]) Komisia dospela k záveru, že prostredníctvom tohto postupu mohli niektoré spoločnosti preskupiť svoje záväzky a získať finančné prostriedky, bez ktorých by neboli schopné plniť svoje povinnosti splácania, čo poukazuje na problémy so splácaním dlhu.

4. Financovanie s cieľom reštrukturalizovať dlhodobý dlh

(484) V priebehu prešetrovania Komisia zistila, že niektoré spoločnosti zaradené do vzorky emitovali dlhopisy s osobitným účelom splácania dlhov, konkrétne úverov. Komisia zistila, že reštrukturalizáciou svojho dlhu prostredníctvom tohto nástroja by niektoré spoločnosti mohli preskupiť a odložiť svoje záväzky, ako aj získať finančné prostriedky, bez ktorých by neboli schopné plniť svoje povinnosti splácania, čo poukazuje na problémy so získavaním finančných prostriedkov.

(485) Použitie dlhopisov na tento účel vyvoláva obavy týkajúce sa schopnosti danej spoločnosti splácať svoje dlhy, a to spochybňuje nielen jej krátkodobú likviditu, ale aj dlhodobú platobnú schopnosť. Existencia dlhopisov vydaných na účely splatenia úverov v danej spoločnosti sa preto považuje za náznak toho, že spoločnosť je v horšej finančnej situácii, než by sa na prvý pohľad mohlo zdať na základe finančných výkazov, a že existuje dodatočné riziko súvisiace s krátkodobým a dlhodobým financovaním.

3.5.2.2. Špecifickosť

(486) Ako sa uvádza v bode 3.5.1.5, vo viacerých právnych dokumentoch, ktoré sú osobitne zamerané na spoločnosti v odvetví BEV, sa finančným inštitúciám nariaďuje, aby odvetviu BEV poskytli úvery s preferenčnými sadzbami. Na základe týchto dokumentov sa preukázalo, že finančné inštitúcie poskytujú preferenčné financovanie len obmedzenému počtu spoločností/odvetví, ktoré dodržiavajú príslušné politiky čínskej vlády. Komisia sa domnievala, že odkaz na odvetvie BEV je dostatočne jasný, keďže toto priemyselné odvetvie je buď pomenované, alebo určené odkazom na výrobok, ktorý vyrába, alebo na odvetvovú skupinu, do ktorej patrí.

([175]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/969 z 8. júna 2017, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/649, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých plochých výrobkov zo železa, z nelegovanej ocele alebo ostatnej legovanej ocele valcovaných za tepla s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 146, 9.6.2017, s. 17) („konanie týkajúce sa plochých výrobkov valcovaných za tepla“), vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1690 z 9. novembra 2018, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1579, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163 (Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, p. 1) („konanie týkajúce sa pneumatík“) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/776 z 12. júna 2020, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých tkaných a/alebo stehovaných textílií zo sklenených vlákien s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a Egypte (Ú. v. EÚ L 189, 15.6.2020, s. 33) („konanie týkajúce sa textílií zo sklenených vlákien“).

3.5.2.3. Výpočet výšky subvencie

(487) Komisia vypočítala výšku napadnuteľnej subvencie na základe výhody poskytnutej príjemcom počas obdobia prešetrovania. Podľa článku 6 písm. b) základného nariadenia sa za výhodu poskytnutú príjemcom považuje rozdiel medzi výškou úroku, ktorý spoločnosť zaplatila za preferenčný úver, a sumou, ktorú by spoločnosť zaplatila za porovnateľný komerčný úver, ktorý by spoločnosť mohla získať na trhu.

(488) Ako sa vysvetľuje v oddieloch 3.5.1 a 3.5.2, úvery poskytnuté čínskymi finančnými inštitúciami sú prejavom podstatných vládnych zásahov a neodrážajú miery, ktoré by sa normálne zistili na funkčnom trhu.

(489) Skupiny spoločností zaradené do vzorky sa z hľadiska ich všeobecného finančného postavenia líšia. Počas obdobia prešetrovania každá z nich využívala iné druhy úverov, pričom rozdiely sa týkali splatnosti, kolaterálu, záruk a ďalších podmienok. Z týchto dvoch dôvodov mala každá spoločnosť priemernú úrokovú sadzbu na základe vlastného súboru získaných úverov.

(490) Komisia jednotlivo posúdila finančnú situáciu každej skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradenej do vzorky, aby tieto špecifiká zohľadnila. V tejto súvislosti Komisia použila metodiku výpočtu preferenčného financovania prostredníctvom úverov stanovenú v antisubvenčnom prešetrovaní upravovaných hliníkových fólií, ako aj v anitsubvenčnom prešetrovaní týkajúcom sa plochých výrobkov z ocele valcovaných za tepla s pôvodom v ČĽR, ako aj v antisubvenčných prešetrovaniach týkajúcich sa pneumatík s pôvodom v ČĽR a určitých tkaných a/alebo stehovaných textílií zo sklenených vlákien s pôvodom v ČĽR ([176]), ako je vysvetlené v nasledujúcich odôvodneniach. Komisia takto vypočítala výhodu z praktík preferenčného financovania prostredníctvom úverov jednotlivo pre každú skupinu vyvážajúcich výrobcov zaradenú do vzorky a pripísala takúto výhodu prešetrovanému výrobku.

1. Skupina BYD

(491) Komisia zaznamenala, že skupine BYD bol čínskou ratingovou agentúrou v roku 2020 udelený rating AAA+. Komisia vzhľadom na celkové skreslenia čínskych úverových ratingov uvedené v bode 3.5.1.10 dospela k záveru, že tento rating nie je spoľahlivý.

(492) Ako sa uvádza v odôvodneniach 452 až 459, čínske finančné inštitúcie poskytujúce úvery neposkytli žiadne posúdenie úverovej bonity. V záujme stanovenia výhody teda Komisia musela posúdiť to, či úrokové sadzby na úvery poskytnuté skupine BYD boli na trhovej úrovni.

(493) Skupina BYD sa podľa vlastných finančných výkazov prezentovala ako všeobecne zisková s rozpätím zisku približne 6 %. Skupina využila krátkodobý a dlhodobý dlh na financovanie svojich operácií. Komisia posúdila situáciu spoločnosti z hľadiska krátkodobej likvidity a dlhodobej platobnej schopnosti.

(494) Pokiaľ ide o krátkodobú likviditu, Komisia použila ukazovateľ bežnej likvidity. Tento ukazovateľ meria schopnosť spoločnosti splácať krátkodobé záväzky vrátane krátkodobého dlhu.

(495) Ukazovateľ bežnej likvidity spoločnosti bol 0,89 v roku 2021, poklesol na 0,75 v roku 2022 a potom znovu poklesol na 0,68 v období prešetrovania. Napriek ratingu AAA+, ktorý bol v roku 2020 spoločnosti udelený, obežný majetok spoločnosti nestačil na splatenie krátkodobých záväzkov. To neodôvodňuje vysoký úverový rating, ktorý by mala spoločnosť mať aspoň na hodnote 2.

(496) Komisia vzhľadom na tento ukazovateľ krátkodobej likvidity dospela k záveru, že predmetná spoločnosť mala krátkodobé problémy s likviditou, v dôsledku čoho mala profil dlžníka s vysokým rizikom.

([176]) Ú. v. EÚ L 458, 22.12.2021, s. 344 (odôvodnenie 237) („konanie týkajúce sa hliníkových fólií“), Ú. v. EÚ L 146, 9.6.2017, s. 17, odôvodnenia 152 až 244 („konanie týkajúce sa plochých výrobkov valcovaných za tepla“), Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, s 1, odôvodnenie 236 („konanie týkajúce sa pneumatík“), Ú. v. EÚ L 189, 15.6.2020, s. 33, odôvodnenie 300 („konanie týkajúce sa textílií zo sklenených vlákien“) a Ú. v. EÚ L 12, 19.1.2022, s. 75, odôvodnenie 294 („konanie týkajúce sa odvetvia káblov z optických vlákien“).

(497) Komisia založila posúdenie dlhodobého rizika solventnosti na základe miery zadlženosti. Tento ukazovateľ meria schopnosť spoločnosti plniť svoje dlhodobé dlhové záväzky. Používajú ho veritelia a investori do dlhopisov pri posudzovaní úverovej bonity spoločnosti.

(498) Miera zadlženosti meria výšku záväzkov, a to najmä dlhodobého dlhu. Vysoký pomer dlhu spoločnosti k vlastnému imaniu bol 0,78, čo poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť financuje svoju činnosť prostredníctvom dlhu. Pomer dlhu k vlastnému imaniu sa takisto postupne zvyšoval od 0,67 v roku 2021 na 0,78 v OP, čo svedčí o tom, že spoločnosť financuje svoju činnosť čoraz viac najmä prostredníctvom dlhu. Čím vyšší pomer dlhu k vlastnému imaniu, tým vyššie je finančné riziko spoločnosti, čo znamená, že spoločnosť môže mať veľký problém so splácaním svojich existujúcich dlhov.

(499) Komisia vzhľadom na problémy s likviditou a platobnou schopnosťou opísané v odôvodneniach 495 až 498 preto usúdila, že spoločnosť sa pre prípadných veriteľov a investorov nenachádza v stabilnej finančnej situácii a má vysokorizikovým profil.

(500) Komisia okrem toho analyzovala pomer dlhu k vlastnému imaniu jednotlivých spoločností s najvyššou mierou finančných výhod a zistila, že ich pomer dlhu k vlastnému imaniu sa v roku 2022 pohyboval od 0,71 do 0,97.

(501) Komisia vzhľadom na uvedené skutočnosti a v súvislosti s celkovými skresleniami čínskych úverových ratingov uvedených v bode 3.5.1.10 dospela k záveru, že úverový rating AAA udelený skupine BYD nie je spoľahlivý.

(502) Komisia usúdila, že celková finančná situácia skupiny zodpovedá ratingu B, ktorý už nepatrí do kategórie „investičného stupňa“.

(503) Na základe verejne dostupných údajov od spoločnosti Bloomberg Komisia s cieľom určiť trhovú sadzbu použila ako referenčnú hodnotu očakávané ážio pre dlhopisy emitované firmami s ratingom B, ktoré sa uplatnilo na referenčnú úverovú mieru PBOC, alebo po 20. auguste 2019 na základnú úverovú sadzbu oznámenú NIFC ([177]).

(504) Toto navýšenie sa určilo výpočtom relatívneho rozpätia medzi indexmi amerických podnikových dlhopisov s ratingom AA a amerických podnikových dlhopisov s ratingom B na základe údajov od spoločnosti Bloomberg pre priemyselné segmenty. Takto vypočítané relatívne rozpätie sa potom pripočítalo k referenčnej úverovej miere zverejnenej PBOC alebo po 20. auguste 2019 k základnej úverovej sadzbe zverejnenej NIFC v deň poskytnutia úveru ([178]), pri rovnako dlhej splatnosti úveru, ako má predmetný úver. Tento postup sa uskutočnil jednotlivo pre každý úver poskytnutý skupine spoločností.

(505) V súvislosti s úvermi v zahraničných menách platí rovnaká situácia, pokiaľ ide o deformácie trhu a neexistenciu platných úverových ratingov, pretože tieto úvery poskytujú tie isté čínske finančné inštitúcie. Ako už teda bolo uvedené, na určenie vhodnej referenčnej hodnoty sa použili podnikové dlhopisy s ratingom B v príslušnej mene emitované počas obdobia prešetrovania.

2. Skupina Geely

(506) Ako bolo uvedené v odôvodneniach 452 až 459, čínske finančné inštitúcie poskytujúce úvery neposkytli žiadne posúdenia úverovej bonity. V záujme stanovenia výhody teda Komisia musela posúdiť to, či úrokové sadzby na úvery poskytnuté skupine Geely boli na trhovej úrovni.

(507) Skupina Geely vykázala podľa vlastných finančných výkazov ziskovú finančnú situáciu s 3 % rozpätím zisku. Ziskovosť však v porovnaní s rokom 2021 poklesla. Výnos vlastného kapitálu, čo je schopnosť skupiny premeniť vlastný kapitál na čistý zisk, sa v roku 2021 znížil z 8 % na 5 % na konci obdobia prešetrovania.

(508) Skupina Geely využila krátkodobý a dlhodobý dlh na financovanie svojich operácií. Komisia posúdila situáciu skupiny z hľadiska krátkodobej likvidity a dlhodobej platovej schopnosti.

([177]) Pozri odôvodnenie (453).

([178]) V prípade úverov s pevnou úrokovou sadzbou. V prípade úverov s pohyblivou úrokovou sadzbou sa použila referenčná úroková sadzba PBOC počas obdobia prešetrovania.

(509) Pokiaľ ide o krátkodobú likviditu, skupina počas obdobia prešetrovania vykazovala priemerný ukazovateľ bežnej likvidity 1,03. Hoci ukazovateľ bežnej likvidity je mierne nad hodnotou 1, obežný majetok spoločnosti sotva postačuje na splatenie krátkodobých záväzkov, čo nestačí na odôvodnenie vysokého úverového ratingu, na ktorého dosiahnutie by spoločnosť mala mať tento ukazovateľ aspoň s hodnotou 2. Ukazovateľ rýchlej likvidity spoločnosti bol 0,79 na konci obdobia prešetrovania, 0,76 v roku 2022 a 0,79 v roku 2021, pričom za referenčnú hodnotu sa považuje ukazovateľ rýchlej likvidity aspoň na hodnote 1. Spoločnosť, ktorá má ukazovateľ rýchlej likvidity pod hodnotou 1, nemusí totiž byť z krátkodobého hľadiska schopná splácať svoje obežné záväzky. Ukazovateľ peňažných prostriedkov spoločnosti bol počas obdobia prešetrovania priemerne 0,4; preto spoločnosť nemala dostatok hotovosti na splatenie svojho krátkodobého dlhu. Komisia vzhľadom na ukazovatele krátkodobej likvidity dospela k záveru, že predmetná spoločnosť mala krátkodobé problémy s likviditou, v dôsledku čoho mala profil dlžníka s rizikom.

(510) Pokiaľ ide o dlhodobý dlh, skupina Geely vysoký pomer dlhu k aktívam, a to 0,69, čo znamená, že 69 % majetku spoločnosti je financovaných dlhom. Pomer dlhu k vlastnému imaniu bol 2,1 v roku 2021, 2,11 v roku 2022 a 2,22 na konci obdobia prešetrovania, čo poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť financuje svoju činnosť najmä prostredníctvom dlhu. Čím je pomer dlhu k aktívam a pomer dlhu k vlastnému imaniu vyšší, tým vyššie je finančné riziko spoločnosti. Okrem toho počas obdobia prešetrovania uzavrela jedna zo spoločností skupiny (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) so štátom vlastnenými bankami dohodu o konverzii dlhu na kapitál, aby zlepšila štruktúru svojho dlhu. V rámci takejto dohody by spoločnosť mohla previesť časť svojho dlhu voči štátom vlastneným bankám na akcie, a tak znížiť záväzky vo svojej súvahe.

(511) Komisia okrem toho zistila, že skupina Geely uzavrela úvery s osobitným účelom nahradiť úvery. Ako sa vysvetľuje v bode 3.5.2.1, existencia revolvingových úverov sa považuje za náznak dodatočných rizík súvisiacich s problémami s likviditou.

(512) Komisia podobne zistila, že skupina Geely emitovala dlhopisy na účel reštrukturalizácie dlhu. V tomto prípade, ako sa vysvetľuje v bode 4, Komisia usúdila, že je to znak toho, že je v horšej finančnej situácii, než by sa na prvý pohľad mohlo zdať na základe finančných výkazov, a že existuje dodatočné riziko súvisiace s krátkodobým a dlhodobým financovaním.

(513) Komisia zistila, že skupina Geely dostala od čínskej ratingovej agentúry rating AAA. Komisia vzhľadom na celkové skreslenia čínskych úverových ratingov uvedené v bode 3.5.1.10 dospela k záveru, že tento rating nie je spoľahlivý.

(514) Komisia usúdila, že celková finančná situácia skupiny zodpovedá ratingu B. Podľa vymedzenia úverového ratingu agentúry Standard & Poor's je dlžník s ratingom B zraniteľnejší ako dlžník s ratingom BB, ale tento dlžník má v danom období stále kapacitu plniť si svoje finančné záväzky. Nepriaznivé obchodné, finančné alebo hospodárske podmienky však môžu narušiť schopnosť alebo ochotu dlžníka plniť si finančné záväzky. Táto referenčná hodnota sa preto považuje za vhodnú na vyjadrenie dodatočného rizika vyplývajúceho z použitia revolvingových úverov a dlhopisov na účely reštrukturalizácie dlhu.

(515) Očakávané ážio pre dlhopisy emitované firmami s uvedeným ratingom B sa následne uplatnilo na referenčnú úrokovú mieru za úvery PBOC alebo po 20. auguste 2019 na základnú úverovú sadzbu oznámenú NIFC s cieľom určiť trhovú sadzbu.

(516) Toto navýšenie sa určilo výpočtom relatívneho rozpätia medzi indexmi amerických podnikových dlhopisov s ratingom AA a amerických podnikových dlhopisov s ratingom B na základe údajov od spoločnosti Bloomberg pre priemyselné segmenty. Takto vypočítané relatívne rozpätie sa potom pripočítalo k referenčnej úverovej miere zverejnenej PBOC alebo po 20. auguste 2019 k základnej úverovej sadzbe zverejnenej NIFC v deň poskytnutia úveru, pri rovnako dlhej splatnosti úveru, ako má predmetný úver. Tento postup sa uskutočnil jednotlivo pre každý úver a finančný lízing poskytnutý spoločnosti.

(517) V súvislosti s úvermi v zahraničných menách v ČĽR platí rovnaká situácia, pokiaľ ide o deformácie trhu a neexistenciu platných úverových ratingov, pretože tieto úvery poskytujú tie isté čínske finančné inštitúcie. Ako už teda bolo uvedené, na určenie vhodnej referenčnej hodnoty sa použili podnikové dlhopisy s ratingom B v príslušnej mene emitované počas obdobia prešetrovania.

3. Skupina SAIC

(518) Ako bolo uvedené v odôvodneniach 452 až 459, čínske finančné inštitúcie poskytujúce úvery neposkytli žiadne posúdenia úverovej bonity. V záujme stanovenia výhody teda Komisia musela posúdiť to, či úrokové sadzby na úvery poskytnuté skupine Geely boli na trhovej úrovni.

(519) SAIC Motor Corporation Limited vykázala na úrovni konsolidovanej skupiny podľa vlastných finančných výkazov ziskovú finančnú situáciu s rozpätím zisku 4 %. Ziskovosť však v porovnaní s rokom 2021 poklesla. Výnos vlastného kapitálu, čo je schopnosť skupiny premeniť vlastný kapitál na čistý zisk, sa znížil z 13 % v roku 2021 na 8 % na konci roka 2022.

(520) Spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited využila krátkodobý a dlhodobý dlh na financovanie svojich operácií. Komisia posúdila situáciu skupiny z hľadiska krátkodobej likvidity a dlhodobej platovej schopnosti.

(521) Pokiaľ ide o krátkodobú likviditu, skupina v roku 2022 vykázala priemerný ukazovateľ bežnej likvidity 1,07. Hoci ukazovateľ bežnej likvidity je mierne nad hodnotou 1, obežný majetok skupiny sotva postačuje na splatenie krátkodobých záväzkov, čo nestačí na odôvodnenie vysokého úverového ratingu, na ktorého dosiahnutie by spoločnosť mala mať tento ukazovateľ aspoň s hodnotou 2. Ukazovateľ rýchlej likvidity spoločnosti bol 0,87 v roku 2022 a 0,97 v roku 2021, pričom za referenčnú hodnotu sa považuje ukazovateľ rýchlej likvidity aspoň na hodnote 1. Spoločnosť, ktorá má ukazovateľ rýchlej likvidity pod hodnotou 1, nemusí totiž byť z krátkodobého hľadiska schopná splácať svoje bežné záväzky. Ukazovateľ peňažných prostriedkov skupiny bol v roku 2022 priemerne 0,4. Skupina preto nemala k dispozícii dostatok peňažných prostriedkov na splatenie svojho krátkodobého dlhu. Komisia vzhľadom na ukazovatele krátkodobej likvidity dospela k záveru, že predmetná skupina mala krátkodobé problémy s likviditou, v dôsledku čoho mala profil dlžníka s rizikom.

(522) Pokiaľ ide o dlhodobý dlh, spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited mala na konsolidovanej úrovni vysoký pomer dlhu k aktívam, a to 0,66, to znamená, že 66 % majetku skupiny je financovaných dlhom. Pomer dlhu k vlastnému imaniu bol 1,79 v roku 2021 a 1,94 v roku 2022, a to poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť financuje svoju činnosť najmä prostredníctvom dlhu. Čím je pomer dlhu k aktívam a pomer dlhu k vlastnému imaniu vyšší, tým vyššie je finančné riziko spoločnosti. Okrem toho v období 2009 až 2015 uzavreli dvaja vyvážajúci výrobcovia skupiny [SAIC Maxus Automotive Company Limited a Nanjing Automobile (Group) Corporation] so štátom vlastnenými bankami štyri dohody o konverzii dlhu na kapitál, aby zlepšili štruktúru svojho dlhu. V rámci takejto dohody by spoločnosti mohli previesť časť svojho dlhu voči štátom vlastneným bankám na akcie, a tak znížiť záväzky vo svojej súvahe. V roku 2017 spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited okrem toho využila kapitálovú injekciu, do ktorej boli okrem iného zapojené štátom vlastnené finančné inštitúcie, a to malo opäť pozitívny vplyv na štruktúru dlhu skupiny. Hoci sa tieto udalosti odohrali pred obdobím prešetrovania, mali trvalý štrukturálny vplyv na súvahu.

(523) Komisia okrem toho zistila, že skupina uzavrela úvery s osobitným účelom nahradiť úvery. Ako sa vysvetľuje v bode 3.4.2.1, existencia revolvingových úverov sa považuje za náznak dodatočných rizík súvisiacich s problémami s likviditou.

(524) Komisia zistila, že spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited dostala od čínskej ratingovej agentúry rating AAA. Komisia vzhľadom na celkové skreslenia čínskych úverových ratingov uvedené v bode 3.4.1.9 a na už opísanú finančnú situáciu skupiny dospela k záveru, že tento rating nie je spoľahlivý.

(525) Komisia usúdila, že celková finančná situácia skupiny zodpovedá ratingu B. Podľa vymedzenia úverového ratingu agentúry Standard & Poor's je dlžník s ratingom B zraniteľnejší ako dlžník s ratingom BB, ale tento dlžník má v danom období stále kapacitu plniť si svoje finančné záväzky. Nepriaznivé obchodné, finančné alebo hospodárske podmienky však môžu narušiť schopnosť alebo ochotu dlžníka plniť si finančné záväzky. Táto referenčná hodnota sa preto považuje za vhodnú na vyjadrenie dodatočného rizika vyplývajúceho z použitia revolvingových úverov a dlhopisov na účely reštrukturalizácie dlhu.

(526) Toto navýšenie sa teda určilo výpočtom relatívneho rozpätia medzi indexmi amerických podnikových dlhopisov s ratingom AA a amerických podnikových dlhopisov s ratingom B na základe údajov od spoločnosti Bloomberg pre priemyselné segmenty. Takto vypočítané relatívne rozpätie sa potom pripočítalo k referenčnej úverovej miere zverejnenej PBOC alebo po 20. auguste 2019 k základnej úverovej sadzbe zverejnenej NIFC v deň poskytnutia úveru, pri rovnako dlhej splatnosti úveru, ako má predmetný úver. Tento postup sa uskutočnil jednotlivo pre každý úver a finančný lízing poskytnutý spoločnosti.

(527) V súvislosti s úvermi v zahraničných menách v ČĽR platí rovnaká situácia, pokiaľ ide o deformácie trhu a neexistenciu platných úverových ratingov, pretože tieto úvery poskytujú tie isté čínske finančné inštitúcie. Ako už teda bolo uvedené, na určenie vhodnej referenčnej hodnoty sa použili podnikové dlhopisy s ratingom B v príslušnej mene emitované počas obdobia prešetrovania.

3.5.2.4. Záver týkajúci sa poskytovania preferenčného financovania: úvery

(528) Komisia uviedla, že všetky skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradené do vzorky získali počas obdobia prešetrovania výhodu vyplývajúcu z preferenčného financovania prostredníctvom úverov. Komisia vzhľadom na existenciu finančného príspevku, výhodu pre vyvážajúcich výrobcov a špecifickosť považovala preferenčné financovanie prostredníctvom úverov za napadnuteľnú subvenciu.

(529) Miery subvencií stanovené v súvislosti s preferenčným financovaním prostredníctvom úverov počas obdobia prešetrovania pre skupiny spoločností zaradené do vzorky predstavujú:

Preferenčné financovanie: úvery

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	0,16 %
Skupina Geely	0,81 %
Skupina SAIC	1,38 %

3.5.3. *Preferenčné financovanie: ostatné typy financovania*

3.5.3.1. Úverové linky

a) Všeobecne

(530) Účelom úverovej linky je stanoviť úverový limit, ktorý môže spoločnosť kedykoľvek použiť na financovanie svojej bežnej prevádzky, čím sa v prípade potreby flexibilne a okamžite sprístupní financovanie prevádzkového kapitálu. Dohody o úverových linkách poskytnuté skupinám zaradeným do vzorky sa týkajú rôznych foriem financovania, ktoré majú spoločnosti podpisujúce tieto dohody k dispozícii a ktoré zahŕňajú všetky druhy krátkodobého financovania, ako sú krátkodobé úvery, bankové akcepty, akreditívy atď. Okrem toho podľa finančnej literatúry úverové linky prevládajú vo väčšine prípadov aj v trhových ekonomikách. Predstavujú napríklad viac ako 80 % bankových úverov poskytovaných verejným podnikom v USA ([179]). Okrem toho v Kanade, kde sú bankové akcepty priamym a bezpodmienečným záväzkom akceptujúcej banky (ako je to v Číne), banky zvyčajne akceptujú čerpanie bankových akceptov len od podnikových dlžníkov, ktorí majú v danej banke zriadenú úverovú linku ([180]). Komisia sa preto domnievala, že v zásade všetko krátkodobé financovanie spoločností zaradených do vzorky ako krátkodobé úvery, návrhy bankových akceptov atď. by malo byť kryté nástrojom úverových liniek.

([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) Zistenia prešetrovania

(531) Komisia uviedla, že v súvislosti s poskytnutím financovania čínske finančné inštitúcie poskytli úverové linky každej skupine zaradenej do vzorky. Išlo o rámcové dohody, na základe ktorých banka umožnila spoločnostiam zaradeným do vzorky využívať rôzne dlhové nástroje, ako sú úvery na prevádzkový kapitál, návrhy bankových akceptov a iné formy financovania obchodu do určitej maximálnej sumy.

(532) Ako sa uvádza v odôvodnení 530, všetko krátkodobé financovanie by malo byť kryté úverovou linkou. Komisia preto porovnala výšku úverových liniek dostupných spolupracujúcim spoločnostiam počas obdobia prešetrovania s výškou krátkodobého financovania, ktoré tieto spoločnosti použili počas toho istého obdobia, aby zistila, či všetko krátkodobé financovanie bolo kryté úverovou linkou. V prípade, že výška krátkodobého financovania prekročila limit úverovej linky, Komisia zvýšila sumu existujúcej úverovej linky o sumu skutočne použitú vyvážajúcimi výrobcami nad tento limit úverovej linky.

(533) Za bežných okolností na trhu by úverové linky podliehali takzvanému zriaďovaciemu poplatku alebo poplatku za sprostredkovanie, ktorý by kompenzoval náklady alebo riziká na strane banky pri otvorení úverovej linky, ako aj poplatku za obnovenie, ktorý sa účtuje ročne za obnovenie platnosti úverových liniek ([181]). Tieto poplatky pokrývajú administratívne náklady, ako sú náklady na spracovanie žiadosti a vykonanie bezpečnostných kontrol, ale aj náklady vyplývajúce z prudenciálnych požiadaviek kladených na banky, keďže kapitál viazaný v rámci úverovej linky znižuje podiely kapitálu banky, ktoré musí udržiavať na zabezpečenie proti systémovým rizikám. Komisia však uviedla, že celá skupina spoločností zaradená do vzorky čerpala výhodu z úverových liniek poskytnutých bezplatne. Prešetrovaným skupinám spoločností sa preto udelila výhoda v zmysle článku 6 písm. d) základného nariadenia.

c) Špecifickosť

(534) Ako sa uvádza v odôvodnení 210, podľa rozhodnutia č. 40 finančné inštitúcie poskytujú úverovú podporu podporovaným odvetviam.

(535) Komisia usúdila, že keďže úverové linky sú neoddeliteľne spojené so všetkými druhmi krátkodobého financovania poskytovaného spoločnostiam zaradeným do vzorky, mali by sa považovať za formu preferenčnej finančnej podpory zo strany finančných inštitúcií pre podporované odvetvia, ako je odvetvie BEV. Ako sa uvádza v bode 3.1, odvetvie BEV je jedným z podporovaných odvetví, a preto je oprávnené na akúkoľvek možnú finančnú podporu.

d) Výpočet výšky subvencie

(536) V súlade s článkom 6 písm. d) bodom ii) základného nariadenia Komisia za výhodu poskytnutú príjemcom považovala rozdiel medzi sumou, ktorú zaplatili ako poplatok za otvorenie alebo obnovenie úverových liniek čínskymi finančnými inštitúciami, a sumou, ktorú by zaplatili za porovnateľnú komerčnú úverovú linku získanú za nedeformovanú trhovú sadzbu.

(537) Žiadna zo spoločností zaradených do vzorky neplatila poplatok za úverovú linku. Podobne Komisia v predchádzajúcich prešetrovaniach nezistila žiadne poplatky za úverovú linku v krajine. Naopak, jediný prípad, keď vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky zaplatil poplatok za úverovú linku, sa týkal spoločnosti, ktorá získala úverové linky od dvoch bánk so sídlom mimo finančnej jurisdikcie ČĽR a na tieto úverové linky sa tak vzťahovala provízia podľa bežnej praxe na svetových finančných trhoch ([182]). Z verejne dostupných informácií sa zdá, že v niektorých prípadoch sa v Číne vyberajú poplatky za úverové linky ([183]), ale výšku týchto poplatkov sa nepodarilo zistiť. Komisia preto nemala inú možnosť, ako hľadať vhodnú referenčnú hodnotu pre poplatok mimo Číny. Na základe verejne dostupných údajov sa sadzba pre zriaďovací poplatok sa stanovila na 1,75 % a pre poplatok za obnovenie na 1,25 % ([184]).

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

([182]) Pozri odôvodnenie 297 konania týkajúceho sa pneumatík.

([183]) Pozri napríklad Bank of China: úverová linka 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/ (online stav k 29. aprílu 2024).

(538) V zásade platí, že zriaďovací poplatok je splatný na základe paušálnej sumy v čase otvorenia novej úverovej linky a poplatok za obnovenie je splatný na základe paušálnej sumy v čase obnovenia existujúcej úverovej linky. Komisia však na účely výpočtu zohľadnila úverové linky, ktoré boli otvorené alebo obnovené pred obdobím prešetrovania, ktoré však boli dostupné skupinám zaradeným do vzorky počas obdobia prešetrovania, ako aj úverové linky, ktoré boli otvorené počas obdobia prešetrovania.

3.5.3.2. Návrh bankových akceptov

a) Všeobecne

(539) Návrhy bankových akceptov predstavujú finančný produkt zameraný na rozvoj aktívnejšieho domáceho peňažného trhu rozšírením prostriedkov úverovania. Je to forma krátkodobého financovania, ktorá by mohla *„znížiť náklady na financovanie a zvýšiť kapitálovú efektívnosť“* vystaviteľa ([185]). Okrem toho, ako uvádza banka PBOC na svojom webovom sídle, *„návrh bankových akceptov môže zaručiť uzavretie a plnenie zmluvy medzi kupujúcim a predávajúcim a zároveň podporiť kapitálový obrat prostredníctvom zásahu úveru Bank of China“* ([186]). Okrem toho banka DBS Bank na svojom webovom sídle propaguje návrhy bankových akceptov ako prostriedok na *„zlepšenie prevádzkového kapitálu odložením platieb“* ([187]). Všeobecné podmienky vydávania a používania bankových akceptov sú stanovené v zákone Čínskej ľudovej republiky o prevoditeľných nástrojoch ([188]).

(540) Komisia už v predchádzajúcich prešetrovaniach uviedla, že návrhy bankových akceptov sa vo veľkej miere používajú ako platobný prostriedok v obchodných transakciách ako náhrada za peňažný príkaz, čím sa uľahčuje peňažný obrat a prevádzkový kapitál vystaviteľa ([189]).

(541) Návrhy bankových akceptov sa skutočne môžu použiť iba na vyrovnanie skutočných obchodných transakcií a vystaviteľ musí v tejto súvislosti predložiť dostatočné dôkazy, napr. prostredníctvom kúpno-predajnej zmluvy, faktúry a dodacieho príkazu atď. Návrhy bankových akceptov možno použiť ako štandardný platobný prostriedok v kúpnych zmluvách spolu s ďalšími platobnými prostriedkami, ako je príkaz na úhradu či peňažný prevod.

(542) Návrh bankových akceptov vyhotoví žiadateľ (vystaviteľ, ktorý je zároveň kupujúcim v rámci základnej obchodnej transakcie) a banka ho akceptuje. Prijatím návrhu banka súhlasí s tým, že príjemcovi platby/doručiteľovi v určený deň (dátum splatnosti) uskutoční bezpodmienečnú platbu sumy peňazí uvedenej v návrhu.

(543) Zmluvy o bankových akceptoch vo všeobecnosti obsahujú zoznam transakcií, na ktoré sa vzťahuje suma návrhu s uvedením platobnej lehoty s dodávateľom a dátumu splatnosti návrhu bankových akceptov.

(544) Komisia zistila aj to, že v Číne sa návrhy bankových akceptov vydávajú v rámci dohody o návrhu bankových akceptov, v ktorej sa uvádzajú identifikačné údaje banky, dodávateľov a nákupcu, povinnosti banky a nákupcu a podrobnosti o hodnote pripadajúcej na dodávateľa, lehote splatnosti dohodnutej s dodávateľom a dátume splatnosti návrhu bankových akceptov.

(545) Komisia takisto stanovila, že v dohodách o úverových linkách sa vo všeobecnosti uvádza zoznam návrhov bankových akceptov ako možné využitie finančného limitu spolu s inými krátkodobými finančnými nástrojmi, ako sú úvery na prevádzkový kapitál.

(546) V závislosti od podmienok stanovených každou bankou možno od vystaviteľa požadovať, aby vložil malý vklad na určený účet, zložil záložné právo a zaplatil províziu za prijatie. V každom prípade je vystaviteľ povinný previesť celú sumu návrhu bankového akceptu na určený účet najneskôr v deň splatnosti návrhu bankového akceptu.

([185]) Pozri webové sídlo Čínskej ľudovej banky: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Tamže.
([187]) Pozri webové sídlo 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]) Pozri odôvodnenia 359 až 370 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien, odôvodnenia 334 až 356 konania týkajúceho sa hliníkových fólií a odôvodnenia 358 až 370 konania týkajúceho sa odvetvia káblov z optických vlákien.

(547) Keď ho banka prijme, vystaviteľ schváli návrh bankových akceptov a prevedie ho na príjemcu platby, ktorý je zároveň dodávateľom príslušnej obchodnej transakcie, ako vyplatenie faktúry. V dôsledku toho sa platobná povinnosť kupujúceho (vystaviteľa) voči dodávateľovi (príjemcovi platby) ruší. Pre akceptujúcu banku sa vytvára nová platobná povinnosť kupujúceho v rovnakej výške (vystaviteľ je povinný zaplatiť banke v hotovosti pred splatnosťou návrhu bankového akceptu). To potvrdila aj čínska vláda počas overovania na mieste pri predchádzajúcom prešetrovaní ([190]), konkrétne že keď spoločnosť zaplatí dodávateľovi návrhom bankového akceptu, nemá už záväzok voči dodávateľovi, ale voči banke, pretože ten, kto požiadal o vystavenie návrhu bankového akceptu, bude musieť v deň splatnosti zaplatiť banke celú sumu. Vydanie návrhov bankových akceptov má preto za následok to, že sa povinnosť vystaviteľa voči jeho dodávateľovi nahradí povinnosťou voči banke.

(548) Splatnosť návrhov bankových akceptov sa líši v závislosti od podmienok stanovených každou bankou a môže trvať až jeden rok.

(549) Príjemca platby (alebo doručiteľ) návrhu bankových akceptov má pred splatnosťou tri možnosti:

— počkať, kým bude hotovosť splatená akceptujúcou bankou v hotovosti v plnej výške nominálnej hodnoty návrhu,

— schváliť návrh bankových akceptov, t. j. použiť ho ako spôsob platby za svoje záväzky voči iným stranám, alebo

— diskontovať návrh bankového akceptu s akceptujúcou bankou alebo inou bankou a získať peňažné príjmy proti platbe diskontnej sadzby.

(550) Dátum vydania návrhu bankových akceptov vo všeobecnosti zodpovedá platobnej lehote dohodnutej s dodávateľom, ale môže to byť aj dátum pred lehotou splatnosti alebo za ňou. Prešetrovaním sa zistilo, že pokiaľ ide o spoločnosti zaradené do vzorky, dátum vydania bol vo všeobecnosti dátum lehoty splatnosti alebo pred lehotou splatnosti s dodávateľom a v niektorých prípadoch dokonca aj dátum po lehote splatnosti. Komisia zistila, že splatnosť návrhov bankových akceptov spoločností zaradených do vzorky je vo väčšine prípadov od 1 mesiaca do 12 mesiacov od dátumu splatnosti faktúry.

(551) Pokiaľ ide o účtovné zaobchádzanie s návrhmi bankových akceptov, vykazujú sa ako záväzky voči banke na účtoch vystaviteľov, t. j. vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky. Úverové referenčné centrum Čínskej ľudovej banky (ďalej len „CRCP“) uznáva návrhy bankových akceptov ako „*nevyrovnaný úver*“ poskytnutý bankami na rovnakej úrovni ako úvery, akreditívy alebo financovanie obchodu. Takisto je potrebné uviesť, že CRCP získava prostriedky z finančných inštitúcií, ktoré poskytujú rôzne druhy úverov, a že tieto finančné inštitúcie preto považujú návrhy bankových akceptov za záväzky voči nim. Navyše, v zmluvách o bankových akceptoch zhromaždených počas prešetrovania sa uvádza, že ak kupujúci nesplatí celú sumu v deň splatnosti návrhov bankových akceptov, banka bude považovať nesplatenú sumu za úver po lehote splatnosti voči banke.

(552) Z hľadiska peňažných prostriedkov sa preto týmto nástrojom fakticky poskytuje vystaviteľovi odložená lehota splatnosti, pretože skutočná hotovostná platba sumy transakcie nastane pri splatnosti návrhu bankového akceptu, a nie v okamihu, keď ho vystaviteľ musel zaplatiť dodávateľovi. Pri neexistencii takéhoto finančného nástroja by vystaviteľ použil buď svoj vlastný prevádzkový kapitál, čím mu vznikajú náklady, alebo by uzavrel zmluvu o krátkodobom úvere na prevádzkový kapitál s bankou, aby zaplatil svojim dodávateľom, čím mu takisto vznikajú náklady. V skutočnosti platí, že pri platbe návrhmi bankových akceptov vystaviteľ využíva dodaný tovar alebo služby počas jedného mesiaca až jedného roka bez postúpenia akejkoľvek hotovosti a bez znášania akýchkoľvek nákladov.

(553) Ako príklad použitia návrhov bankových akceptov ako náhrady za krátkodobé úvery Komisia určila, že niektoré spoločnosti zaradené do vzorky nemali takmer žiadne úvery. Návrhy bankových akceptov vystavené týmito spoločnosťami počas obdobia prešetrovania však predstavovali významnú časť ich záväzkov. Napríklad dve zo spoločností v skupine SAIC nemali takmer žiadne úvery, ale nesplatené bankové akcepty na konci obdobia prešetrovania predstavovali približne 20 % ich bežných záväzkov.

([190]) Pozri odôvodnenie 381 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien.

(554) Za normálnych trhových okolností ([191]) by ako finančný nástroj znamenali návrhy bankových akceptov pre vystaviteľa náklady na financovanie. Prešetrovaním sa ukázalo, že všetky spoločnosti zaradené do vzorky počas obdobia prešetrovania použili návrhy bankových akceptov a zaplatili iba províziu za akceptačnú službu poskytovanú bankou, ktorá bola vo všeobecnosti 0,05 % menovitej hodnoty návrhu ([192]). Ani jedna zo spoločností zaradených do vzorky však nemusela znášať náklady na financovanie prostredníctvom návrhov bankových akceptov tým, že odložila hotovostnú platbu za dodávku tovarov a služieb. Komisia preto usúdila, že prešetrované spoločnosti využívali výhodu z financovania vo forme návrhov bankových akceptov, za ktoré neniesli žiadne náklady.

(555) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že systém bankových akceptov zavedený v ČĽR poskytoval všetkým vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky bezplatné financovanie bežnej prevádzky, ktoré poskytlo napadnuteľnú výhodu opísanú v odôvodneniach 562 až 566 v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) a článkom 3 ods. 2 základného nariadenia.

(556) Je to v súlade s predchádzajúcimi prešetrovaniami, pri ktorých Komisia zistila ([193]), že návrhy bankových akceptov majú skutočne rovnaký účel a účinky ako krátkodobé úvery na prevádzkový kapitál, keďže spoločnosti ich využívali na financovanie svojej bežnej prevádzky namiesto využívania krátkodobých úverov na prevádzkový kapitál, a následne by mali znášať zodpovedajúce náklady ako v prípade financovania prostredníctvom krátkodobého úveru na prevádzkový kapitál.

(557) Skupina BYD počas prešetrovania vysvetlila, že pre niektoré bankové akcepty má zavedený systém kompenzácie bankových akceptov s rôznymi bankami. Komisia usúdila, že vystavením dohody o kompenzácii sa nič nemení na skutočnosti, že bol vydaný bankový akcept, a vzhľadom na dôkazy uvedené v odôvodneniach 539 až 556 Komisia pri výpočte výhody pre skupinu BYD zohľadnila bankové akcepty kompenzácie.

b) Špecifickosť

(558) Pokiaľ ide o špecifickosť uvedenú v odôvodnení 534, podľa rozhodnutia č. 40 finančné inštitúcie poskytujú úverovú podporu podporovaným odvetviam.

(559) Komisia dospela k záveru, že návrhy bankových akceptov sú ďalšou formou preferenčnej finančnej podpory finančných inštitúcií pre podporované priemyselné odvetvia, akým je aj odvetvie BEV. Ako sa uvádza v bode 3.1, odvetvie BEV je skutočne jedným z podporovaných odvetví, a preto je oprávnené na akúkoľvek možnú finančnú podporu. Okrem toho návrhy bankových akceptov sa podobne ako úverové linky neoddeliteľne spájajú s inými druhmi preferenčných úverov, ako sú úvery, a keďže sú súčasťou úverovej podpory osobitne poskytovanej podporovaným odvetviam, rovnako platí analýza verejného orgánu a analýza špecifickosti, ako sa rozoberá v bodoch 3.4.1.1 až 3.4.1.5, ako aj v bode 3.4.2.2 pre úvery.

(560) Okrem toho v roku 2020 CBIRC vydala oznámenie, v ktorom uvádza, že s cieľom posilniť úverovú podporu odberateľských podnikov v hlavných podnikoch môžu bankové finančné inštitúcie poskytovať úverovú podporu odberateľským podnikom na získanie tovaru a zaplatenie za tovar otvorením bankových akceptačných zmeniek, domácich akreditívov, zálohového financovania atď ([194]). Návrhy bankových akceptov sú ako forma financovania súčasťou preferenčného systému finančnej podpory poskytovanej finančnými inštitúciami podporovaným odvetviam, akým je napríklad odvetvie BEV.

(561) Nebol poskytnutý žiadny dôkaz o tom, že akýkoľvek podnik v ČĽR (iný ako v rámci podporovaných odvetví) môže využívať výhody z návrhov bankových akceptov za rovnakých preferenčných podmienok.

([191]) Pozri napríklad prípad Kanady: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) V súlade so sadzbou stanovenou v správnych opatreniach pre platobný styk a vyrovnanie 393/1997, ktoré vydala PBOC.

([193]) Pozri odôvodnenie 385 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien, odôvodnenie 353 konania týkajúceho sa hliníkových fólií a odôvodnenie 373 konania týkajúceho sa odvetvia káblov z optických vlákien.

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

c) Výpočet výšky subvencie

(562) Na účely výpočtu výšky napadnuteľnej subvencie Komisia posúdila výhodu, ktorá bola poskytnutá príjemcom počas obdobia prešetrovania.

(563) Ako sa uvádza v odôvodnení 531, Komisia zistila, že vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky použili návrhy bankových akceptov na riešenie svojich potrieb krátkodobého financovania bez zaplatenia odmeny.

(564) Komisia preto dospela k záveru, že vystavitelia bankových akceptov by mali platiť odmenu za obdobie financovania. Komisia usúdila, že obdobie financovania sa začalo dňom vydania návrhu bankového akceptu a skončilo sa dňom jeho splatnosti. Pokiaľ ide o návrhy bankových akceptov vydané pred obdobím prešetrovania a návrhy bankových akceptov so splatnosťou po skončení obdobia prešetrovania, Komisia vypočítala výhodu len za obdobie financovania, na ktoré sa vzťahuje obdobie prešetrovania.

(565) V súlade s článkom 6 písm. b) základného nariadenia vzhľadom na to, že návrhy bankových akceptov sú typom krátkodobého financovania a že majú skutočne rovnaký účel ako krátkodobé úvery na prevádzkový kapitál, Komisia usúdila, že takto poskytnutá výhoda pre príjemcov je rozdiel medzi sumou, ktorú spoločnosť skutočne zaplatila ako odmenu za financovanie prostredníctvom návrhov bankových akceptov, a sumou, ktorú by vyplatila uplatnením krátkodobej úrokovej sadzby financovania.

(566) Komisia stanovila výhodu vyplývajúcu z nezaplatenia krátkodobých finančných nákladov. Komisia sa domnievala, ako bolo zistené v predchádzajúcich prešetrovaniach ([195]), že návrhy bankových akceptov by mali znášať náklady, ktoré sa rovnajú financovaniu krátkodobých úverov. Komisia preto uplatnila rovnakú metodiku ako na financovanie krátkodobých úverov denominovaných v jüanoch, ako je opísané v bode 3.5.2.3.

3.5.3.3. Eskontované zmenky

a) Všeobecne

(567) Prešetrovaním sa ukázalo, že čínske finančné inštitúcie diskontovali pohľadávky voči skupine BYD výmenou za hotovosť.

(568) Prostredníctvom tejto operácie finanční sprostredkovatelia postúpili sumy pohľadávok pred dátumom ich splatnosti. Spoločnosti dostali predčasné finančné prostriedky prevedením práv na budúce pohľadávky na finančné inštitúcie po odpočítaní poplatkov a uplatniteľných diskontných sadzieb. Uplatniteľná diskontná sadzba by mala osobitne kompenzovať riziko zlyhania, ktoré je vysoko ovplyvnené úverovým ratingom posledného subjektu, ktorý je povinný splniť platobnú povinnosť.

(569) Ako bolo zistené v predchádzajúcich prešetrovaniach ([196]), za normálnych trhových okolností by príslušná diskontná sadzba mala kompenzovať náklady a riziká banky. Ako sa vysvetľuje v oddieloch 3.5.1 a 3.5.2, úvery poskytnuté čínskymi finančnými inštitúciami sú prejavom podstatných vládnych zásahov, ktoré ovplyvňujú najmä úverový rating vyvážajúcich výrobcov, a neodrážajú miery, ktoré by sa normálne zistili na funkčnom trhu.

(570) Prínosom pre príjemcov by teda bol rozdiel medzi diskontnou sadzbou uplatňovanou čínskymi finančnými inštitúciami a diskontnou sadzbou uplatniteľnou na porovnateľnú operáciu na trhu, ako je úver.

b) Špecifickosť

(571) Pokiaľ ide o špecifickosť uvedenú v odôvodnení 210, podľa rozhodnutia č. 40 finančné inštitúcie poskytujú úverovú podporu podporovaným odvetviam.

([195]) Pozri odôvodnenie 399 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien a odôvodnenie 356 konania týkajúceho sa hliníkových fólií.

([196]) Pozri odôvodnenia 413 až 419 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien.

(572) Ako bolo zistené v predchádzajúcich prešetrovaniach ([197]), Komisia dospela k záveru, že eskontované zmenky sú ďalšou formou preferenčnej finančnej podpory finančných inštitúcií pre podporované výrobné odvetvia, akým je aj odvetvie BEV. Ako sa uvádza v bode 3.1, odvetvie BEV je skutočne jedným z podporovaných odvetví, a preto je oprávnené na akúkoľvek možnú finančnú podporu. Eskontované zmenky sú ako forma financovania súčasťou preferenčného systému finančnej podpory poskytovanej finančnými inštitúciami podporovaným odvetviam, akým je napríklad odvetvie BEV.

(573) Nebol poskytnutý žiadny dôkaz o tom, že akýkoľvek podnik v ČĽR (iný ako v rámci podporovaných odvetví) môže využívať výhody z eskontovaných zmeniek za rovnakých preferenčných podmienok.

c) Výpočet výšky subvencie

(574) Ako sa uvádza v odôvodnení 567, Komisia zistila, že vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky použil eskontované zmenky na riešenie svojich potrieb krátkodobého financovania.

(575) V súlade s článkom 6 písm. b) základného nariadenia vzhľadom na to, že eskontované zmenky sú typom krátkodobého financovania a že majú skutočne rovnaký účel ako krátkodobé úvery na prevádzkový kapitál, Komisia usúdila, že takto poskytnutá výhoda pre príjemcov je rozdiel medzi skutočne zaplatenou diskontnou sadzbou a sumou, ktorá by sa vyplatila uplatnením krátkodobej úrokovej sadzby financovania.

(576) Komisia stanovila výhodu vyplývajúcu z nezaplatenia krátkodobých finančných nákladov. Komisia usúdila, že eskontované zmenky by mali znášať náklady, ktoré sa rovnajú financovaniu krátkodobých úverov. Komisia preto uplatnila rovnakú metodiku ako na financovanie krátkodobých úverov denominovaných v jüanoch, ako je opísané v bode 3.5.2.3.

3.5.3.4. Podpora kapitálových investícií

3.5.3.4.1. *Konverzia dlhu na kapitál*

a) Všeobecne

(577) Komisia zistila, že jedna zo spoločností skupiny Geely, spoločnosť Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (ďalej len „NHBGAP“), vykonala počas obdobia prešetrovania konverziu dlhu na kapitál za spoločnosť CCBC Financial assets investment Co., Ltd, dcérsku spoločnosť Priemyselnej a obchodnej banky Číny. CCBC Financial assets investment Co., Ltd je investičný fond patriaci štátom vlastnenej banke, ktorý sa považuje za verejný orgán a/alebo poverený alebo riadený podľa bodu 3.5.1.1.

(578) V spise nie sú žiadne informácie o podmienkach, za ktorých sa takáto konverziu dlhu na kapitál počas obdobia prešetrovania uskutočnila.

(579) Komisia usúdila, že banka by za normálnych trhových podmienok bez ďalšej kompenzácie nekonvertovala dlh na kapitál. Domnievala sa, že vlastný kapitál je oveľa špekulatívnejší finančný nástroj ako dlh, keďže nie je isté, že banka získa naspäť svoju pôvodnú kapitálovú investíciu. Kapitál navyše nevyhnutne nezaisťuje návratnosť investícií na rozdiel od úrokovej sadzby spojenej s úverom. Zvýšené riziko, ktoré spoločnosť CCBC Financial assets investment Co., Ltd podstúpila vďaka tejto konverzii dlhu na kapitál, je podporené dôkazmi o slabej finančnej situácii v skupine Geely, ako je opísané v odôvodneniach 507 až 514. NHBGAP počas obdobia od roku 2021 do obdobia prešetrovania takisto výrazne rozšírila svoje obchodné operácie, pričom zaznamenala takmer desaťnásobný nárast. V dôsledku toho je pravdepodobné, že spoločnosť potrebovala dodatočnú likviditu na podporu tohto rastu, pričom táto potreba bola uspokojená uvoľnením prostriedkov, ktoré boli predtým viazané na dlhodobé vyrovnávanie dlhu, čo bolo prospešné pre NHBGAP.

([197]) Pozri odôvodnenia 413 až 419 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien.

(580) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že počas obdobia prešetrovania konverzia dlhu na kapitál poskytla spoločnosti NHBGAP výhodu, pričom túto výhodu poskytovali verejné orgány alebo inak štátom poverené alebo riadené subjekty pri sledovaní cieľov priemyselnej politiky.

b) Špecifickosť

(581) Komisia usúdila, že preferenčné financovanie prostredníctvom konverzie dlhu na kapitál je špecifické v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže investori sú subjekty, ktoré pôsobia podľa usmernení štátnej politiky, ktorá označuje odvetvie BEV za podporované odvetvie. V každom prípade dostupné informácie poukazujú na poskytnutie tejto subvencie *ad hoc* pre Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, čím je táto subvencia špecifická pre podnik.

c) Výpočet *výhody*

(582) V spise nebol žiadny dôkaz, aby mohla Komisia posúdiť, či sa významné riziká, ktoré banky podstupujú, nejakým spôsobom kompenzovali alebo započítali do vynaložených investícií. Všetky prvky vysvetlené v odôvodnení 579 však poukazujú na špecifickú ekonomickú situáciu NHBGAP a na priemyselné ciele sledované touto transakciou, čo podporuje záver, že to nemalo trhovú logiku, ktorá by odrážala významné skutočné riziká, ako je pravdepodobná potreba likvidity na financovanie rastu spoločnosti a celkovo slabá finančná situácia skupiny Geely, ako sa vysvetľuje v bode 3.5.2.3.

(583) V dôsledku toho Komisia považovala transakciu za rovnocennú odpusteniu dlhu a považovala ju za bezúročné úverové financovanie. Komisia sa preto rozhodla dodržať metodiku výpočtu pre úvery, ako je uvedené v bode 3.4.2. Znamená to, že na referenčné úrokové sadzby zverejnené bankou PBOC sa uplatňuje relatívne rozpätie medzi americkými podnikovými dlhopismi AA a uplatniteľnými americkými podnikovými dlhopismi B s rovnakým trvaním s cieľom stanoviť trhový úrok pre úvery, ktorý sa potom porovná so skutočnou úrokovou sadzbou, ktorú zaplatila spoločnosť, s cieľom stanoviť výhodu.

3.5.3.4.2. *Kapitálové injekcie*

a) Skupina *Geely*

1. *Všeobecne*

(584) Komisia zistila, že dve spoločnosti skupiny Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ďalej len „ZGA“) a NHBGAP, počas obdobia prešetrovania využívali prostriedky poskytnuté štátom vlastnenými subjektmi, konkrétne Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership and BOC Financial assets Investments Co., Ltd., prostredníctvom osobitných foriem kapitálových injekcií.

(585) Tieto prostriedky boli prevedené vo forme zvýšenia vlastného imania, ktoré však automaticky neposkytlo investorom plné práva akcionárov. Investori napriek tomu, že previedli finančné prostriedky, nezískali plný prístup k právam akcionárov ani výmenou za to nedostali žiadne vyplatenie úrokov.

(586) Ako bolo zistené v predchádzajúcich prešetrovaniach ([198]), spoločnosť by na účely náhrady za použitie finančných prostriedkov previedla časť vlastníctva spoločnosti krátko po prijatí finančných prostriedkov alebo by tieto prostriedky zaznamenala ako dlh. V danom prípade je však táto forma financovania v skutočnosti bližšie klasickej bezúročnej akcionárskej pôžičke na dlhšie obdobie ako kapitálový nástroj.

(587) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že počas obdobia prešetrovania tieto dve prepojené spoločnosti využívali prístup k podstatným sumám financovania, za ktoré neznášali žiadne náklady, prostredníctvom spoločností, ktoré fungujú ako mechanizmus financovania. Keďže uvedená osobitná forma kapitálových injekcií nepriznávala investorom práva akcionárov, Komisia usúdila, že mali podobný účinok ako bezúročný úver.

([198]) Pozri odôvodnenia 430 až 432 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien.

(588) Na základe verejne dostupných informácií, napríklad výročných správ, informácií dostupných v adresároch podnikov, na webových sídlach investorov alebo vo verejne dostupných databázach, Komisia zistila, že investori, ktorí poskytli skupine Geely finančné prostriedky, boli čiastočne vo vlastníctve štátu.

(589) Pokiaľ ide o Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Komisia zistila, že viac ako 63 % akcií v konečnom dôsledku vlastní miestna vláda a štátom vlastnené podniky. Konkrétne 99,9 % akcií vlastní spoločnosť Dexiang Automobile Industry, ktorú zasa z 53,72 % vlastní spoločnosť Xi'an Xiangji automobile partnership, ktorá je zasa prepojená so skupinou KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), štátom vlastneným podnikom v držbe riadiaceho výboru Zóny hospodárskeho a technologického rozvoja Si-an, kde má miestna vláda konečnú rozhodovaciu právomoc a dohľad nad spoločnosťou vrátane menovania manažmentu, rozhodovania o jej strategickom rozvoji a investičnom pláne a dohľadu nad jej hlavnými rozhodnutiami o financovaní. Spoločnosť Xi'an Kingfar dostáva priebežnú vládnu podporu vo forme kapitálovej injekcie/zvýšenia aktív a finančných dotácií na podporu svojich obchodných operácií ([199]). Spoločnosť Dexiang Automobile Industry je takisto z 10,6 % vlastnená spoločnosťou Yuanxiang automobile company Ltd., ktorá je takisto vo vlastníctve spomínaného štátom vlastneného podniku (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Komisia podobne zistila, že spoločnosť Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, nástroj rizikového kapitálu vlády centrálnej provincie Hubei ([200]), je štátom vlastnený podnik. Podľa webového sídla fondu je Yangtze River Industrial Fund zaradený medzi najlepšie čínske vládne usmerňovacie fondy minimálne od roku 2017. Fond sa zameriava na národnú stratégiu a budovanie moderných priemyselných zoskupení v provincii Hubei, rozvíja sa okolo strategických novovznikajúcich odvetví, ako sú (okrem iného) nové zdroje energie a inteligentné prepojené vozidlá, čo je jasným dôkazom prepojenia medzi riadením fondu a realizáciou veľkých priemyselných projektov čínskej vlády v provincii Hubei. Na webovom sídle fondu sa spomedzi jeho priemyselných projektov uvádzajú projekty Lotus Global Smart Factory Project a Geely Intelligent Network Headquarters Project ([201]).

(591) Prostredníctvom týchto fondov čínska vláda priamo previedla finančné prostriedky skupine Geely. Ako je vysvetlené v odôvodnení 582, Komisia zistila, že ich činnosti sa neriadili čisto trhovou logikou a neodrážali skutočné trhové riziká spojené s prešetrovanými transakciami. V súlade s vládnymi politikami zameranými na podporu konkrétnych odvetví, ako je stanovené v bode 3.1, títo investori sa pri finančnej podpore skupine Geely nesprávali ako bežný účastník trhu.

(592) Komisia ďalej preukázala existenciu formálnych dôkazov o kontrole týchto investorov zo strany štátu. Najmä, keďže chýbali konkrétne informácie, ktoré by naznačovali opak, Komisia usúdila, že riadiaci pracovníci a orgány dohľadu v štátom vlastnených podnikoch, ktoré vlastnia predmetné subjekty, sa považujú za vymenované štátom, a teda sa zodpovedajú štátu na základe záverov dosiahnutých v bodoch 3.5.1.5 až 3.5.1.8.

(593) Okrem toho Komisia usúdila, že táto kapitálová injekcia slúži ako ďalšia forma preferenčnej finančnej podpory pre podporované odvetvia. Ako sa uvádza v bode 3.1, odvetvie BEV patrí do kategórie podporovaných a strategických odvetví, vďaka čomu je oprávnené na všetku dostupnú finančnú podporu. Okrem toho sa v správe o dostatočnosti dôkazov ([202]) uvádzajú rozsiahle informácie o usmerňovacích fondoch, ktoré boli zriadené na účely investovania do rýchlo rastúcich odvetví Číny vrátane BEV. Prostredníctvom týchto usmerňovacích fondov čínska vláda priamo alebo nepriamo prevádza finančné prostriedky do čínskeho odvetvia BEV prostredníctvom štátom vlastnených alebo štátom podporovaných kapitálových fondov.

([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]) Pozri správu o dostatočnosti dôkazov, bod 3.3.3: *Majetkové investície financované štátom alebo inak stimulované vládou*.

(594) Podobne sa zistilo, že Financial assets Investments Co., Ltd. je dcérskou spoločnosťou, ktorá je v úplnom vlastníctve banky Bank of China. Pokiaľ ide o finančné inštitúcie zapojené do tejto kapitálovej injekcie, Komisia už v bode 3.4.1.7 zistila, že všetky čínske štátom vlastnené finančné inštitúcie, ktoré poskytli financovanie trom skupinám spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky, predstavujú verejné orgány v zmysle článku 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) základného nariadenia. Alternatívne, podobne ako Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership a BOC Financial assets Investments Co., Ltd, aj spoločnosť BOC Financial assets Investments Co., Ltd by sa mohla považovať za mechanizmus financovania zo strany čínskej vlády v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv).

(595) Aj keby sa štátom kontrolované subjekty a finančné inštitúcie nepovažovali za verejné orgány, Komisia stanovila, že by sa považovali za orgány poverené alebo riadené čínskou vládou v záujme vykonávania úloh, ktorými je bežne poverená vláda, v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v odôvodnení 269. Ich konanie by teda bolo v každom prípade pripísané čínskej vláde.

2. *Špecifickosť*

(596) Komisia usúdila, že preferenčné financovanie prostredníctvom kapitálu je špecifické v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže investori sú subjekty, ktoré pôsobia podľa usmernení štátnej politiky, ktorá označuje BEV za podporované odvetvie. V každom prípade dostupné informácie poukazujú na poskytnutie tejto subvencie *ad hoc* pre skupinu Geely, čím je táto subvencia špecifická pre podnik.

3. *Výpočet výhody*

(597) Komisia sa domnievala, že skupina Geely využila výhodu významného financovania prostredníctvom vlastného kapitálu, ktoré malo podobný účinok ako bezúročné úverové financovanie. Komisia sa preto rozhodla dodržať metodiku výpočtu pre úvery, ako je uvedené v bod 3.5.2. Znamená to, že na referenčné úrokové sadzby zverejnené bankou PBOC sa uplatňuje relatívne rozpätie medzi americkými podnikovými dlhopismi AA a uplatniteľnými americkými podnikovými dlhopismi B s rovnakým trvaním s cieľom stanoviť trhový úrok pre úvery, ktorý sa potom porovná so skutočnou úrokovou sadzbou, ktorú zaplatila spoločnosť, s cieľom stanoviť výhodu.

b) Skupina SAIC

(598) Okrem priamych úverov a iných foriem preferenčného financovania využívala SAIC Motor Group Corp. aj prostriedky poskytnuté jej materskou spoločnosťou a štátom vlastnenými finančnými inštitúciami prostredníctvom kapitálovej injekcie na podporu projektov BEV, IT projektov súvisiacich s financovaním vozidiel, projektov súvisiacich s obchodnými modelmi inteligentného hromadného prispôsobenia a s pokrokovou technológiou a internetom vozidiel.

1. *Zistenia prešetrovania*

(599) Komisia na základe verejne dostupných informácií zistila, že v roku 2017 spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited profitovala z kapitálovej injekcie vo výške 15 miliárd jüanov, ktorú poskytla jej materská spoločnosť, jej zamestnanci a šesť finančných inštitúcií ([203]). Hoci je SAIC Motor Corporation Limited kótovanou spoločnosťou, prostriedky na túto kapitálovú injekciu boli získané prostredníctvom neverejnej ponuky schválenej CSRC, na ktorej sa mohla zúčastniť iba materská spoločnosť, zamestnanci a vybrané finančné inštitúcie.

(600) Ako sa uvádza v odôvodnení 318, niekoľko spoločností zo skupiny SAIC nezaslalo vyplnené dotazníky. Shanghai Automotive Industry Group, materská spoločnosť SAIC Motor Corporation Limited, je jednou zo spoločností skupiny, ktoré nespolupracovali. Okrem toho, ako sa uvádza v bode vyššie, čínska vláda neposkytla potrebné informácie týkajúce sa finančných inštitúcií. Pokiaľ ide o posúdenie tejto transakcie, Komisia sa preto musela uchýliť k dostupným skutočnostiam.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Pokiaľ ide o finančné inštitúcie zapojené do tejto kapitálovej injekcie, Komisia už v bode 3.5.1.8 zistila, že všetky čínske štátom vlastnené finančné inštitúcie, ktoré poskytli financovanie trom skupinám spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov zaradeným do vzorky, predstavujú verejné orgány v zmysle článku 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) základného nariadenia.

(602) Navyše, aj keby sa štátom vlastnené finančné inštitúcie nepovažovali za verejné orgány, Komisia na základe tých istých informácií určila, že by sa považovali za orgány poverené alebo riadené čínskou vládou na vykonávanie úloh, ktorými je bežne poverená vláda, v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia z rovnakých dôvodov, ako sú uvedené v bode 3.5.1.9.

(603) Okrem dôkazov uvedených v predchádzajúcich oddieloch je takisto dôležité poznamenať, že podľa usmerňujúcich stanovísk k budovaniu zeleného finančného systému je cieľom čínskej vlády „*aktívne podporovať kvalifikované zelené podniky, aby získali financovanie prostredníctvom počiatočných verejných ponúk a sekundárnych ponúk, aktívne pomáhať kvalifikovaným zeleným podnikom v ich úsilí o prvotné verejné ponuky akcií a pomáhať kótovaným zeleným podnikom vydávať dodatočné akcie prostredníctvom sekundárnych ponúk podľa právnych postupov* ([204])“. Tento posledný bod presne zodpovedá danej situácii.

(604) Pokiaľ ide o skupinu Shanghai Automotive Industry Group, Komisia mohla na základe informácií predložených spoločnosťou SAIC Motor Corporation Limited stanoviť, že táto spoločnosť je plne vo vlastníctve Komisie pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi (ďalej len „SASAC“). Komisia však nemohla nájsť žiadne verejne dostupné finančné výkazy ani žiadne iné zmysluplné verejné informácie dostupné o tejto spoločnosti. Komisia takisto nemohla nájsť žiadne investície materskej spoločnosti v žiadnych iných spoločnostiach skupiny SAIC. Okrem toho, hoci Shanghai Automotive Industry Group a SAIC Motor Corporation Limited majú odlišné obchodné registračné čísla, všetky vyhľadávania materskej spoločnosti na verejnej doméne systematicky vracali výsledky len pre jej jedinú dcérsku spoločnosť, SAIC Motor Corporation Limited. Komisia napokon konštatovala, že niekoľko členov predstavenstva spoločnosti SAIC Motor Corporation Limited takisto vykonáva podobné funkcie v predstavenstve skupiny Shanghai Automotive Industry Group. Keďže chýbajú ďalšie informácie, je opodstatnené predpokladať, že Shanghai Automotive Industry Group je schránková spoločnosť, ktorá nevykonáva prevádzkovú činnosť. Keďže sa nepodarilo nájsť žiadne dôkazy o prevádzkových činnostiach na úrovni tejto spoločnosti, ktoré by si vyžadovali značné financovanie, a keďže jedinou známou investíciou spoločnosti je SAIC Motor Corporation Limited, jediný možný tok peňažných prostriedkov je od jej úplného vlastníka, SASAC, na kótovaný subjekt, SAIC Motor Corporation Limited. Transakcia by sa preto mala považovať za ekvivalent priamej peňažnej injekcie čínskej vlády spoločnosti SAIC Motor Corporation Limited.

2. *Výhoda*

(605) Komisia potom analyzovala, či finančný príspevok poskytnutý čínskou vládou prostredníctvom SASAC a prostredníctvom niekoľkých finančných inštitúcií poskytol SAIC výhodu. Z dôvodu nespolupráce SAIC s čínskou vládou musela Komisia založiť svoje zistenia na dostupných skutočnostiach podľa článku 28 základného nariadenia.

(606) Súbory dôkazov preukázali, že mandátom a cieľom SASAC a finančných inštitúcií je vykonávať vládne politiky a plány, a to aj poskytovaním finančnej podpory a financovania pre podporované odvetvia, medzi ktoré patrí aj BEV.

(607) Na základe dôkazov v spise a v súlade s článkom 28 základného nariadenia Komisia dospela k záveru, že finančný príspevok poskytnutý komisiou SASAC a rôznymi finančnými inštitúciami poskytol skupine SAIC výhodu v zmysle článku 3 ods. 2 základného nariadenia v tom zmysle, že nemusela získať takéto financovanie z iných zdrojov a platiť zaň zodpovedajúcu trhovú úrokovú sadzbu.

3. *Špecifickosť*

(608) Pokiaľ ide o špecifickosť uvedenú v odôvodnení 210, podľa rozhodnutia č. 40 finančné inštitúcie poskytujú úverovú podporu podporovaným odvetviam.

([204]) Usmerňujúce stanoviská k budovaniu zeleného finančného systému, vydané CSRC, č. 228 [2016].

(609) Komisia usúdila, že táto kapitálová injekcia je ďalšou formou preferenčnej finančnej podpory pre podporované priemyselné odvetvia, akým je aj odvetvie BEV. Ako sa uvádza v bode 3.1, odvetvie BEV je skutočne jedným z podporovaných a strategických odvetví, a preto je oprávnené na akúkoľvek možnú finančnú podporu. Kapitálové injekcie sú ako forma financovania súčasťou preferenčného systému finančnej podpory poskytovanej podporovaným odvetviam, akým je napríklad odvetvie BEV ([205]).

4. *Výpočet výšky subvencie*

(610) Keďže skupina SAIC nenahlásila túto kapitálovú injekciu, Komisia sa musela pri uplatňovaní článku 28 základného nariadenia uchýliť k dostupným skutočnostiam, aby určila výšku subvencie poskytnutej ako finančná pomoc SASAC a rôznych finančných inštitúcií v podobe kapitálovej injekcie. Vzhľadom na nespoluprácu Komisia nemohla prepojiť toto zvýšenie kapitálu s konkrétnymi aktívami a odpisovať kapitálovú injekciu počas obdobia, ktoré sa rovná odpisom príslušných aktív. Komisia v dôsledku toho považovala takúto kapitálovú injekciu za ekvivalent pôžičky. Ak by k tomuto navýšeniu kapitálu nedošlo, spoločnosť by si musela zabezpečiť rovnakú sumu financovania na finančnom trhu. Výhoda sa preto vypočítala pomocou rovnakej metódy, ako sa uvádza v bode 3.5.2.3.

3.5.4. *Dlhopisy*

(611) Všetky spoločnosti zaradené do vzorky využívali preferenčné financovanie vo forme dlhopisov.

3.5.4.1. Právny základ/regulačný rámec

— zákon Čínskej ľudovej republiky o cenných papieroch (verzia z roku 2014) (ďalej len „zákon o cenných papieroch“) ([206]),

— správne opatrenia pre emitovanie podnikových dlhopisov a obchodovanie s nimi, nariadenie Čínskej regulačnej komisie pre cenné papiere č. 113, 15. januára 2015,

— nariadenie týkajúce sa správy podnikových dlhopisov vydané Štátnou radou 18. januára 2011,

— opatrenia správy nástrojov na financovanie dlhov nefinančných podnikov na trhu s medzibankovými dlhopismi vydaných Čínskou ľudovou bankou, nariadenie Čínskej ľudovej banky [2008] č. 12, 9. apríla 2008,

— usmerňujúce stanoviská k budovaniu zeleného finančného systému, vydané CSRC, č. 228 [2016],

— oznámenie o vydaní katalógu projektov podporovaných zelenými dlhopismi (vydanie z roku 2021), vydané PBOC, NDRC a CSRC, č. 96 [2021], s účinnosťou od 1. júla 2021;

— program zeleného finančného hodnotenia pre bankové finančné inštitúcie vydaný PBOC s účinnosťou od 1. júla 2021,

— nástroj menovej politiky na podporu projektov znižovania emisií uhlíka, vydaný PBOC, 8. novembra 2021,

— usmernenia o zverejňovaní informácií o životnom prostredí pre finančné inštitúcie vydané PBOC, 22. júla 2021,

— nástroj environmentálneho kapitálového financovania, vydaný PBOC, 22. júla 2021,

— objasňujúce mechanizmy vo vzťahu k dlhopisom s uhlíkovou neutralitou, vydané NAFMII, 18. marca 2022,

— obchodné usmernenia pre nástroj financovania zeleného dlhu pre nefinančné podniky, vydané NAFMII,

([205]) Pozri správu o dostatočnosti dôkazov, bod 3.3.3: *Majetkové investície financované štátom alebo inak stimulované vládou*.
([206]) Naposledy zmenený 28. decembra 2019 prezidentským dekrétom č. 37 s nadobudnutím účinnosti od 1. marca 2020.

— usmernenia o vydaní zelených dlhopisov, vydané NDCR.

(612) Podľa regulačného rámca sa v Číne dlhopisy nemôžu voľne emitovať ani sa s nimi nemôže voľne obchodovať. Emisiu každého dlhopisu musia schváliť rôzne vládne orgány, ako sú PBOC, NDRC alebo CSRC, v závislosti od druhu dlhopisu a druhu emitenta. Okrem toho podľa nariadení týkajúcich sa správy podnikových dlhopisov existujú ročné kvóty na emisiu podnikových dlhopisov.

(613) Okrem toho by mala podľa článku 16 zákona o cenných papieroch uplatniteľného počas OP verejná ponuka podnikových dlhopisov spĺňať tieto požiadavky: *„účel použitia príjmov musí byť v súlade so štátnymi priemyselnými politikami […]“* a *„príjmy z verejnej ponuky podnikových dlhopisov sa použijú len na schválené účely“*. V článku 12 nariadení týkajúcich sa správy podnikových dlhopisov sa opätovne zdôrazňuje, že účel získaných finančných prostriedkov musí byť v súlade s priemyselnými politikami štátu. Emisie dlhopisov sa za takýchto podmienok zameriavajú na podporované odvetvia, akým je BEV, pričom táto emisia zodpovedá praxi finančných inštitúcií na podporu týchto odvetví ([207]).

(614) Podľa článku 16 ods. 5 zákona o cenných papieroch *„kupónová sadzba podnikových dlhopisov nesmie presiahnuť kupónovú sadzbu stanovenú Štátnou radou“*. Okrem toho sa v článku 18 nariadení týkajúcich sa správy podnikových dlhopisov poskytujú ďalšie podrobnosti, pričom sa v ňom uvádza, že *„úroková sadzba ponúkaná pre akékoľvek podnikové dlhopisy nie je vyššia ako 40 % prevažujúcej úrokovej sadzby, ktorú platia banky jednotlivcom za termínované sporiace vklady s rovnakou splatnosťou“*.

(615) Okrem toho sa v článku 18 správnych opatrení o emisii podnikových dlhopisov a obchodovaní s nimi uvádza, že iba niektoré dlhopisy, ktoré sú v súlade s prísnymi kritériami kvality, ako je úverový rating AAA, môžu byť len podľa vlastného uváženia emitenta verejne emitované pre verejných investorov alebo verejne emitované pre kvalifikovaných investorov. Podnikové dlhopisy, ktoré nespĺňajú tieto štandardy, sa môžu verejne emitovať len pre kvalifikovaných investorov. Z toho teda vyplýva, že väčšina podnikových dlhopisov sa emituje pre kvalifikovaných investorov, ktorých schválila komisia CSRC a ktorí sú čínskymi inštitucionálnymi investormi.

(616) Okrem bežne známych dlhopisov sa zistili aj takzvané „*zelené*“ dlhové nástroje špecifické pre toto prešetrovanie. Podľa „*oznámenia o vydaní katalógu projektov podporovaných zelenými dlhopismi*“ *„zelené dlhopisy označujú obchodovateľné cenné papiere, ktoré využívajú získané prostriedky osobitne na podporu zeleného priemyslu, zelených projektov alebo zelených ekonomických aktivít, ktoré spĺňajú špecifikované podmienky a sú vydané v súlade s právnymi postupmi... okrem iného vrátane zelených finančných dlhopisov, zelených firemných dlhopisov, zelených podnikových dlhopisov, nástrojov financovania zeleného dlhu a zelených cenných papierov zabezpečených aktívami“*. Tieto dlhové nástroje tak môžu emitovať len spoločnosti pôsobiace v určitých priemyselných činnostiach uvedených v katalógu zelených priemyselných činností. Jednou z nich je výroba a predaj elektrických vozidiel novej generácie, ako aj ich kľúčových komponentov.

(617) Zelené dlhové nástroje umožňujú spoločnostiam získavať finančné prostriedky za zvýhodnené sadzby. V súlade s „*Programom zeleného finančného hodnotenia bankových finančných inštitúcií*“ Čínskej ľudovej banky (ďalej len „PBOC“) musia čínske banky upisovať takéto zelené dlhové nástroje, aby dosiahli danú hranicu vo svojich finančných aktívach, čo prispeje k pozitívnemu posúdeniu ich výkonnosti bankovým regulačným orgánom. Okrem toho podľa „Nástroja menovej politiky na podporu projektov znižovania emisií uhlíka“ PBOC musia finančné inštitúcie poskytovať financovanie na podporu zelených priemyselných aktivít v uvedenom katalógu spoločnostiam za zvýhodnené úrokové sadzby, ktoré sa blížia úrovni základnej úrokovej sadzby v krajine. Čínska ľudová banka zase navrhuje bankám preferenčné sadzby refinancovania za vyplatené zelené prostriedky ([208]).

(618) Hoci bol jasne identifikovaný právny a regulačný rámec tohto alternatívneho zdroja financií, čínska vláda odmietla v tejto súvislosti poskytnúť akékoľvek informácie. Zistenia teda boli založené na dostupných skutočnostiach podľa článku 28 základného nariadenia.

([207]) Pozri odôvodnenia 400 a 401 konania týkajúceho sa odvetvia káblov z optických vlákien.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) Výrobcovia BEV používali dva typy zelených dlhových nástrojov, t. j. zelené dlhopisy a zelené cenné papiere zabezpečené aktívami (ďalej len „ABS“). ABS sú v podstate zelené dlhopisy kryté aktívami ako kolaterálom. Spočívajú v opätovnom reštrukturovaní úverov na vozidlá poskytovaných fyzickým osobám a lízingovým spoločnostiam ako kolaterál za dlhový nástroj zabezpečený aktívami, ktorý bol vydaný na trhu dlhopisov a na ktorý sa vzťahuje daná úroková sadzba. Tento systém umožňuje výrobcom BEV nahradiť strednodobé pohľadávky z úverov na vozidlá okamžite dostupnou likviditou, a tak predfinancovať úverové podnikanie na veľmi výhodnom základe, keďže úrokové sadzby zaplatené za ABS sú oveľa nižšie ako úrokové sadzby, ktoré účtujú svojim zákazníkom za úvery na vozidlá.

(620) Odvetvie BEV má okrem toho ako podporované odvetvie v rámci „katalógu na usmernenie reštrukturalizácie priemyslu“ na základe rozhodnutia č. 40 nárok na úverovú podporu od finančných inštitúcií. Skutočnosť, že dlhopisy vydané spoločnosťami zaradenými do vzorky majú nízku úrokovú sadzbu, t. j. úrokovú sadzbu blížiacu sa základnej úverovej sadzbe alebo pod touto sadzbou, je silným ukazovateľom toho, že finančné inštitúcie, ktoré sú hlavnými investormi do týchto dlhopisov, sú týmto spoločnostiam povinné poskytnúť *„úverovú podporu“* a zohľadniť iné než komerčné úvahy pri prijímaní investičného alebo finančného rozhodnutia, ako sú ciele vládnych politík. Investor pôsobiaci v trhových podmienkach by bol skutočne citlivejší na finančnú návratnosť investície a s najväčšou pravdepodobnosťou by neinvestoval do podnikových dlhopisov s veľmi nízkymi úrokovými sadzbami. Týka sa to najmä finančných inštitúcií, keďže výnos týchto dlhopisov sa blíži úroku alebo je nižší ako úrok, za ktorý môžu samy získať finančné prostriedky od iných finančných inštitúcií. V záveroch Komisie o finančnej situácii troch skupín vyvážajúcich výrobcov v bode 3.5.2.3 z hľadiska profilu ich likvidity a platobnej schopnosti sa ďalej uvádza, že investori pôsobiaci v trhových podmienkach by neinvestovali do finančných nástrojov, ako sú dlhopisy týchto skupín, ktoré ponúkajú nízku finančnú návratnosť, zatiaľ čo emitent predstavuje vysoké riziko z hľadiska likvidity a platobnej schopnosti. Komisia preto zastáva názor, že pre takúto investíciu by sa rozhodli len tí investori, ktorí majú inú motiváciu, než je finančná návratnosť ich investície, napríklad plnenie zákonnej povinnosti poskytovať financovanie spoločnostiam v podporovaných odvetviach.

3.5.4.2. Finančné inštitúcie konajúce ako verejné orgány

(621) Podľa prehľadu čínskeho trhu s dlhopismi z roku 2022 od spoločnosti Bloomberg tvoria dlhopisy kótované na medzibankovom trhu s dlhopismi 88 % celkového objemu obchodovania s dlhopismi ([209]). Podľa tej istej štúdie tvoria väčšinu investorov inštitucionálni investori vrátane finančných inštitúcií. Komerčné banky konkrétne tvoria 57 % investorov a politické banky tvoria 3 % ([210]). Investormi kupujúcimi dlhopisy sú teda väčšinou čínske banky vrátane štátom vlastnených bánk.

(622) Komisia na základe toho usúdila, že existuje súbor potvrdzujúcich dôkazov, podľa ktorých veľký podiel investorov do podnikových dlhopisov emitovaných spoločnosťami zaradenými do vzorky tvoria finančné inštitúcie, ktoré majú zákonnú povinnosť poskytovať úverovú podporu výrobcom BEV.

(623) Ako sa uvádza v odôvodnení 612, v článku 16 zákona o cenných papieroch a článku 12 nariadení týkajúcich sa správy podnikových dlhopisov sa vyžaduje, aby bola verejná ponuka podnikových dlhopisov v súlade so štátnymi priemyselnými politikami. V dôsledku toho sa môžu dlhopisy emitovať len na účely, ktoré sú v súlade s cieľmi plánovania čínskej vlády, pokiaľ ide o podporované odvetvia, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 619. Inštitucionálni investori, ktorými sú, ako sa uvádza v odôvodnení 620, do veľkej miery komerčné banky a politické banky, musia dodržiavať politické usmernenia stanovené v rozhodnutí č. 40, v ktorom sa spolu s katalógom na usmernenie reštrukturalizácie priemyslu stanovuje osobitné zaobchádzanie s určitými projektmi v rámci niektorých podporovaných odvetví, akým je odvetvie BEV. Zvýhodnené zaobchádzanie so všetkými skupinami zaradenými do vzorky viedlo k rozhodnutiu investovať do dlhopisov emitovaných s úrokovou sadzbou, ktorá neodráža kritériá vychádzajúce zo situácie na trhu.

(624) Ako už bolo opísané v bode 3.5.1.1, tieto finančné inštitúcie sa okrem toho vyznačujú silnou prítomnosťou štátu a čínska vláda má možnosť nad nimi vykonávať významný vplyv. Všeobecný právny rámec, v ktorom tieto finančné inštitúcie pôsobia, sa vzťahuje aj na dlhopisy. Okrem toho existuje dodatočný podrobný regulačný rámec pre zelené dlhopisy.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, s. 15.
([210]) Tamže, s. 33.

(625) Komisia v bode 3.5.1.1 dospela k záveru, že štátom vlastnené finančné inštitúcie sú verejnými orgánmi v zmysle článku 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) základného nariadenia a že sa v každom prípade v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia považujú za poverené alebo majú nariadené čínskou vládou vykonávať funkcie, ktoré za normálnych okolností plní vláda. Komisia v bode 3.5.1.9 dospela k záveru, že súkromné finančné inštitúcie sú takisto poverené a riadené vládou.

(626) Komisia sa ďalej usilovala získať konkrétne dôkazy o existencii významnej kontroly na základe konkrétnych emisií dlhopisov. Preskúmala preto celkové právne prostredie, ako sa uvádza v odôvodneniach 611 až 619, spolu s konkrétnymi zisteniami prešetrovania.

(627) Komisia zistila, že dlhopisy boli emitované za nižšiu úrokovú sadzbu, ako je úroveň, ktorá by sa mala očakávať vzhľadom na finančnú situáciu daných spoločností a ich situáciu v oblasti úverového rizika, a to aj pod hodnotou bezrizikovej referenčnej sadzby zverejnenej NIFC, ako sa uvádza v odôvodnení 632.

(628) V praxi má na úrokové sadzby na dlhopisy vplyv úverový rating spoločnosti, podobne ako pri úveroch. Komisia však v odôvodnení 481 dospela k záveru, že miestny trh s úverovými ratingmi je skreslený a že úverové ratingy nie sú spoľahlivé.

(629) Vzhľadom na uvedené úvahy Komisia dospela k záveru, že čínske finančné inštitúcie dodržiavali politické predpisy stanovené v rozhodnutí č. 40 a príslušných usmerneniach týkajúcich sa zelených dlhopisov, a to poskytovaním preferenčného financovania spoločnostiam patriacim do podporovaného odvetvia, a tak konali buď ako verejné orgány v zmysle článku 2 ods. b) základného nariadenia, alebo ako orgány poverené alebo riadené čínskou vládou v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia.

(630) Tým, že finančné inštitúcie zorganizovali emisiu dlhopisov s úrokovou sadzbou pod trhovou sadzbou zodpovedajúcou skutočnému rizikovému profilu emitenta, ako sa stanovuje v bode 3.5.2.3, a že súhlasili s investovaním do takéhoto dlhopisu, poskytli vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky výhodu.

3.5.4.3. Špecifickosť

(631) Komisia sa domnieva, že preferenčné financovanie prostredníctvom dlhopisov je špecifické v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, keďže dlhopisy nemožno emitovať bez schválenia vládnymi orgánmi, a v zákone o cenných papieroch sa uvádza, že emitovanie dlhopisov musí byť v súlade so štátnymi priemyselnými politikami. Ako sa uvádza v odôvodneniach 439 a 619, odvetvie BEV sa v katalógu na usmernenie reštrukturalizácie priemyslu považuje za podporované odvetvie.

(632) Okrem toho, pokiaľ ide konkrétne o zelené dlhopisy, môžu ich emitovať iba spoločnosti pôsobiace v určitých priemyselných činnostiach uvedených v katalógu zelených priemyselných činností.

3.5.4.4. Výpočet výšky subvencie

(633) Keďže dlhopisy sú v zásade ďalším druhom dlhového nástroja, ktorý je v podstate podobný úverom, a keďže metodika výpočtu pre úvery už vychádza z koša dlhopisov, Komisia sa rozhodla postupovať podľa metodiky výpočtu pre úvery, ako sa opisuje v bode 3.5.2.3. Znamená to, že na základnú úverovú sadzbu zverejnenú bankou PBOC sa uplatňuje relatívne rozpätie medzi americkými podnikovými dlhopismi AA a americkými podnikovými dlhopismi B s rovnakým trvaním s cieľom stanoviť trhovú úrokovú sadzbu pre dlhopisy, ktorá sa potom porovná so skutočnou úrokovou sadzbou, ktorú zaplatila spoločnosť, s cieľom stanoviť výhodu.

(634) Ako sa uvádza v odôvodnení 378, zistilo sa, že minimálne jedna spoločnosť skupiny Geely vydala v období prešetrovania uplatniteľné ABS, pričom skupina o nich neposkytla žiadne informácie. V prípade tejto spoločnosti sa výpočet výšky subvencie zakladal na informáciách zistených vo verejnej sfére, konkrétne na informáciách, ktoré poskytli investori na burzách cenných papierov, a na výhode, ktorá sa zistila u inej spolupracujúcej skupine zaradenej do vzorky.

(635) Ako sa zdôrazňuje v odôvodnení 329, niekoľko prepojených spoločností v skupine SAIC neposkytlo vyplnený dotazník. Týkalo sa to najmä niekoľkých spoločností skupiny, ktoré sa špecializujú na finančné činnosti. Pre tieto spoločnosti bol výpočet výšky dotácie založený na informáciách o sumách, dátumoch začiatku a konca platnosti a úrokových sadzbách dlhopisov zistených buď vo verejne dostupných účtovných závierkach, alebo informáciách vydaných investorom na burzách.

3.5.4.5. Záver týkajúci sa preferenčného financovania: ostatné typy financovania

(636) Komisia uviedla, že všetky skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradené do vzorky získali výhodu vyplývajúcu z preferenčného financovania vo forme úverových liniek, návrhov bankových akceptov a dlhopisov. Vzhľadom na existenciu finančného príspevku, výhodu pre vyvážajúcich výrobcov a špecifickosť Komisia považovala tieto typy preferenčného financovania za napadnuteľnú subvenciu.

(637) Miera subvencie stanovená v súvislosti s opísaným preferenčným financovaním počas obdobia prešetrovania pre skupiny spoločností zaradené do vzorky predstavuje:

Preferenčné financovanie: ostatné typy financovania

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	3,60 %
Skupina Geely	3,30 %
Skupina SAIC	8,27 %

3.6. **Grantové programy**

(638) Komisia zistila, že všetky tri skupiny spoločností zaradených do vzorky využívajú rôzne grantové programy.

3.6.1. *Priame peňažné granty*

(639) Len jedna zo skupín vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, skupina BYD, poskytla podkladové informácie pre granty prijaté počas obdobia prešetrovania. Ďalšie dve vyvážajúce skupiny zaradené do vzorky neposkytli žiadny právny základ pre prijaté granty, a preto výpočet výšky subvencie súvisiacej s priamymi hotovostnými grantmi poskytnutými týmto vyvážajúcim skupinám bol založený na dostupných skutočnostiach v súlade s článkom 28 základného nariadenia.

(640) Granty, ktoré dostala skupina BYD, sa týkali technológií, inovácií a vývoja, nákupu dlhodobého majetku, priemyselnej podpory a propagácie a peňažných odmien za prácu, zdaňovanie a rôzne iné účely.

a) Právny základ

(641) Granty skupine BYD udelili orgány verejnej správy na národnej, provinčnej, mestskej alebo okresnej úrovni a všetky sa javili ako špecifické pre spoločnosti zaradené do vzorky alebo špecifické z hľadiska geografickej polohy alebo druhu odvetvia. Úroveň právnych podrobností týkajúcich sa konkrétneho zákona, na základe ktorého boli tieto výhody poskytnuté, ak pre ne vôbec existoval právny základ, nebola poskytnutá. Komisia však dostala pre všetky granty kópiu dokumentu vydaného vládnym orgánom, ktorý sprevádzal poskytnutie finančných prostriedkov (odkazovalo sa naň ako na „oznámenie“).

b) Zistenia

(642) Vzhľadom na veľké množstvo grantov, ktoré Komisia našla v účtovníctve skupiny BYD zaradenej do vzorky, sa v tomto nariadení predkladá len zhrnutie hlavných zistení. Dôkazy o existencii početných grantov a o tom, že sa poskytovali prostredníctvom rôznych úrovní čínskej vlády, boli poskytnuté skupine BYD v rámci poskytnutia osobitných informácií.

(643) Pokiaľ ide o ďalšie dve vývozné skupiny zaradené do vzorky, Komisia zistila, že vo svojich vyplnených dotazníkoch uviedli iba celkovú sumu grantov, ktoré dostali, s rozdielom medzi grantmi súvisiacimi s príjmom a grantmi súvisiacimi s aktívami, a neboli ochotné poskytnúť podrobnejší rozpis a právny základ rozličných prijatých grantov.

(644) Komisia zistila, že medzi nástroje, prostredníctvom ktorých čínska vláda riadi rozvoj odvetvia BEV, patria aj priame štátne subvencie. Tieto subvencie boli potvrdené vo verejne dostupných výročných správach vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a počas overovaní na mieste a vo finančných účtoch vyvážajúcich výrobcov boli prijaté ako iný príjem alebo ako výnosy budúcich období.

c) Záver

(645) Tieto granty predstavovali subvencie v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu i) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, keďže sa uskutočnil prevod finančných prostriedkov od čínskej vlády skupinám spoločností zaradeným do vzorky v podobe grantov, čím bola poskytnutá výhoda.

(646) Väčšina týchto finančných prostriedkov je na účtoch vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky zaúčtovaná ako vládne subvencie. Komisia vnímala podrobné informácie o týchto grantoch poskytnutých skupinou BYD ako nesporný dôkaz o subvencii, ktorou bola poskytnutá výhoda.

(647) Komisia posúdila všetky granty, ktoré prijala skupina BYD, a zistila, že nie všetky boli špecifické pre výrobu BEV. Granty týkajúce sa technológií, inovácií a rozvoja, nákupu dlhodobého majetku a priemyselnej pomoci a podpory sú špecifické aj v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) a článku 4 ods. 3 základného nariadenia, keďže sa podľa dokumentov poskytnutých skupinou BYD zdajú obmedzené na určité spoločnosti, určité odvetvia, ako je odvetvie BEV, alebo špecifické projekty v špecifických regiónoch.

(648) Tieto granty okrem toho nespĺňali požiadavky článku 4 ods. 2 písm. b) základného nariadenia, na základe ktorých by sa nepovažovali za špecifické, keďže podmienky oprávnenosti a skutočné kritériá výberu oprávnených podnikov nie sú transparentné, objektívne a neuplatňujú sa automaticky.

(649) Keďže ďalšie dve skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky neposkytli žiadne podrobné informácie o grantoch, ktoré dostali, Komisia vychádzala pri svojich zisteniach z článku 28 základného nariadenia a dospela k záveru, že všetky granty, ktoré dostali tieto skupiny, boli špecifické a súviseli s výrobou dotknutého výrobku.

d) Výpočet výšky subvencie

(650) Výhoda sa vypočítala ako suma prijatá počas OP alebo priradená k obdobiu prešetrovania, pričom táto suma sa odpísala počas životnosti dlhodobého majetku, s ktorým grant prijatý pred obdobím prešetrovania súvisel.

(651) Miery subvencie stanovené v súvislosti so všetkými grantmi počas obdobia prešetrovania pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky sú stanovené takto:

Granty

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	0,61 %
Skupina Geely	2,31 %
Skupina SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politika daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie*

(652) Pri prešetrovaní sa zistilo, že čínska vláda na ústrednej aj na nižšej úrovni previedla finančné prostriedky výrobcom BEV vo forme hotovostných platieb za jednotku BEV predanú v Číne, z čoho mali priamy prospech výrobcovia BEV. To predstavuje priamy presun prostriedkov výrobcom BEV na základe ich predaja v Číne.

(653) Schéma sa vzťahuje na nové elektrické vozidlá (ďalej len „NEV“) vrátane BEV, ktoré sa predávajú na domácom trhu. Výška hotovostných platieb je stanovená na úrovni ústrednej vlády a mení sa v závislosti od obdobia, počas ktorého sa predaj uskutočnil, a od typu NEV (napríklad batériové elektrické vozidlá či plug-in hybridné elektrické vozidlá).

(654) Program sa obmedzuje na predaj modelov NEV uvedených v katalógu, ktorý zverejnila čínska vláda. Na získanie platieb sú výrobcovia BEV povinní každý rok predložiť komplexnú správu o likvidácii spolu s podrobnými informáciami o ich predaji za predchádzajúci rok. To zahŕňa predajné faktúry, technické špecifikácie výrobkov a podrobnosti o registrácii vozidla. Po predložení overia poskytnuté údaje príslušné orgány na rôznych úrovniach vlády. Následne sa prostriedky prevádzajú na výrobcov.

a) Právny základ

(655) Právnym základom tohto programu je oznámenie o politike daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie od roku 2016 do roku 2020 ([2015] č. 134), ktoré bolo revidované oznámením ministerstva financií o úprave politiky daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie ([2016] č. 958), ďalej zmenené oznámením o politike daňových subvencií na zlepšenie podpory a zavádzania elektrických vozidiel novej generácie ([2020] č. 86) a oznámením o politike daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie v roku 2022 ([2021] č. 466).

b) Zistenia prešetrovania

Úmysel čínskej vlády priamo podporovať domáce výrobné odvetvie BEV

(656) Na rozdiel od tvrdenia čínskej vlády a iných strán, že táto subvencia bola určená v prospech spotrebiteľov, pri prešetrovaní sa zistilo, že program bol určený na zvýšenie predaja domácich výrobcov prostredníctvom platieb zo štátnych zdrojov. Program je určený na podporu rozvoja odvetvia NEV a je špecificky určený výrobcom NEV (na rozdiel od spotrebiteľov).

(657) Hlavným účelom tejto subvenčnej schémy bolo podporovať zrýchlený vývoj výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie vrátane výrobného odvetvia BEV. Konkrétne v oznámení o politike finančných subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie od roku 2016 do roku 2020 sa uvádza: *„V záujme zachovania kontinuity politiky a podpory zrýchleného rozvoja priemyslu elektrických vozidiel novej generácie ministerstvo financií, ministerstvo vedy a techniky a ministerstvo priemyslu a informačných technológií a Národná komisia pre rozvoj a reformy (ďalej len ako „štyri ministerstvá a komisie“) budú od roku 2016 do roku 2020 pokračovať vo vykonávaní subvenčných politík na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie v súlade s požiadavkami „usmerňujúcich stanovísk Generálneho úradu Štátnej rady k urýchľovaniu podpory a zavádzania elektrických vozidiel novej generácie“ (Guobanfa [2014] č. 35).* Neskoršie zmeny a revízie obsahujú podobné znenie ([211]).

(658) Jadrom politiky daňových subvencií sú skôr výrobcovia NEV ako spotrebitelia. Výrobcovia NEV sú adresátmi programu; práve oni musia splniť požiadavky na získanie platieb; musia poskytnúť informácie týkajúce sa ich výroby a procesu predaja. To zahŕňa predloženie správ o výpočte finančných prostriedkov za predchádzajúci rok spolu s podrobnosťami o predaji výrobkov, operáciách vrátane predajných faktúr, technických parametrov výrobku a registračných údajov vozidla. Okrem toho boli vyzvaní, aby vytvorili platformy na monitorovanie a kontrolu na vykazovanie týchto informácií.

(659) Výrobcovia NEV (spolu s miestnymi samosprávami) boli takisto priamymi adresátmi represívneho mechanizmu v prípade podvodu a v právnom rámci sa stanovuje, že sa majú prijať opatrenia priamo proti výrobným spoločnostiam, ktoré získavajú subvencie nezákonnými prostriedkami.

([211]) Oznámenie ministerstva financií o úprave politiky daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie (Caijian [2016] č. 958), oznámenie o politikách daňových subvencií na zlepšenie podpory a zavádzania elektrických vozidiel novej generácie (Caijian [2020] č. 86) a oznámenie o politike daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie v roku 2022 (Caijian [2021] č. 466).

(660) Hlavné dôvody prerušenia programu 31. decembra 2022 napokon súviseli s rozvojom odvetvia NEV v Číne. Ako uznala čínska vláda ([212]), rozhodla sa ukončiť program, keď usúdila, že čínske odvetvie NEV dosiahlo primeranú úroveň rozvoja a rozsahu.

(661) Okrem toho skutočnosť, že program bol obmedzený na domácu výrobu NEV, svedčí o tom, že účelom programu bolo skôr rozvíjať výrobu než spotrebu BEV. Komisia zistila, že žiadne dovezené vozidlo túto schému nevyužilo. Čínska vláda bola osobitne požiadaná, aby poskytla informácie o rozsahu, v akom dovážané BEV využívali výhody tejto schémy počas jej trvania. Čínska vláda tvrdila, že dovážané BEV boli oprávnené na tento program, čínska vláda však uznala, že túto subvenciu nikdy neposkytla dovážajúcim spoločnostiam ani zahraničným výrobcom. Čínska vláda v skutočnosti nebola schopná preukázať existenciu postupu, ktorým by zahraniční výrobcovia alebo dovozcovia žiadali a dostávali finančné rámci prostriedky v politiky daňových subvencií. Navyše, podľa dostupných informácií ([213]) by NEV mohli byť subvencované len vtedy, ak by bola batéria vyrobená čínskou spoločnosťou. V dôsledku toho sa dospelo k záveru, že tento program bol prospešný len pre výrobcov BEV v Číne a bol navrhnutý len pre nich.

Dĺžka trvania programu, úloha miestnych orgánov a vypracované paralelné programy

(662) Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 641 – 659, NEV predané po 31. decembri 2022 už nie sú oprávnené na politiku daňových subvencií. Pri prešetrovaní sa však zistilo, že výrobcovia BEV aj naďalej využívali túto subvenčnú schému počas obdobia prešetrovania a budú aj naďalej čerpať finančné prostriedky prijaté v rámci tejto schémy na predlžené obdobie aj po skončení obdobia prešetrovania.

(663) Prevod finančných prostriedkov súvisiacich so všetkými oprávnenými BEV predanými a zaregistrovanými v roku 2020 sa napríklad uskutočnil až na konci roka 2023. Pri prešetrovaní sa takisto zistilo, že počas obdobia prešetrovania boli vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky prevedené finančné prostriedky za vozidlá predané v roku 2018. Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia BEV budú naďalej využívať priamy prevod peňažných prostriedkov v rámci tejto schémy v rokoch po období prešetrovania.

(664) Okrem toho sa pri prešetrovaní odhalilo, že miestne orgány pod priamym alebo nepriamym vedením čínskej vlády vytvorili veľké množstvo podobných programov, z ktorých niektoré sa veľmi podobajú vnútroštátnemu systému. Tieto miestne iniciatívy majú spoločný cieľ, a to podnecovať výrobu BEV, čo povedie k trvalej podpore čínskych výrobcov BEV.

c) Výhoda

(665) Počas obdobia prešetrovania mali výrobcovia BEV prospech z priamych hotovostných platieb od čínskej vlády na základe ich vykázaného predaja.

(666) Výrobcovia zaradení do vzorky a čínska vláda tvrdili, že subvencie využívajú predovšetkým spotrebitelia, a nie výrobcovia, keďže výrobcovia údajne poskytujú subvencie spotrebiteľom v mene vlády pri predaji vozidiel. V rámci tejto schémy, keď výrobcovia BEV predávajú výrobok elektrické vozidlo novej generácie, spoločnosť stanovuje cenu so zákazníkom. Cena zaplatená zákazníkom je údajne výsledkom odpočítania výšky subvencie od teoretickej základnej ceny stanovenej spoločnosťou. Táto zľava by mala zodpovedať výške subvencie. V tomto zmysle má zákazník platiť zľavnenú cenu, ktorú neskôr spoločnosti preplatí vláda.

(667) Napriek údajnému zámeru zvýhodniť spotrebiteľov je realita taká, že čínska vláda priamo previedla finančné prostriedky vo forme priamej hotovosti výrobcom BEV na základe ich hospodárskej činnosti a vykázaných minulých predajov. To jednoznačne predstavuje jasný stimul pre výrobu BEV a poskytuje výrobcom hmatateľný prospech.

([212]) Podľa oznámenia o politike daňových subvencií na podporu a zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie v roku 2022 (Cai Jian [2021] č. 466).

([213]) Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries (Prečo čínska spoločnosť dominuje batériám pre elektrické vozidlá), The New York Times, 22. decembra 2021, k dispozícii na adrese: https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Okrem toho sa pri prešetrovaní odhalilo, že prítomnosť alebo neprítomnosť subvencie nekoreluje s konečnou cenou účtovanou spotrebiteľom. Subvencia nemala žiadny výrazný vplyv na cenu účtovanú spotrebiteľom pred jej odstránením ani po ňom.

(669) Existujú dôkazy, že po formálnom ukončení programu politiky daňových subvencií v decembri 2022 ceny pre spotrebiteľov za reprezentatívne modely zostali vo všetkých troch spoločnostiach zaradených do vzorky stabilné či dokonca klesli. Ak sa počas trvania schémy ceny vozidiel predaných v roku 2022 znížili o výšku subvencie, ceny týchto vozidiel by sa mali v januári 2023, keď vozidlo už nebude mať nárok na subvenciu, zvýšiť o rovnakú sumu.

(670) Došlo však k opačnej situácii. Ceny týchto modelov buď zostali rovnaké, alebo sa počas zvyšného obdobia prešetrovania postupne znižovali. V dôsledku toho preto nebola subvencia v roku 2022 prínosom pre spotrebiteľov, pokiaľ ide o získanie nižších cien. Výrobcovia miesto toho stanovili ceny, ktoré im umožnili získať celú subvenciu.

(671) Okrem toho sa pri prešetrovaní zistilo, že čínska vláda nevykonala žiadne opatrenia, aby zaistila, že sa výhody subvencie prenesú na zákazníkov, keďže stanovenie cien bolo ponechané na vlastné uváženie výrobcov. Táto schéma sa svojou koncepciou a fungovaním zameriava na prospech pre výrobcov NEV.

(672) V dôsledku časového nesúladu medzi predajom BEV a vyplatením vládnych prostriedkov, ktorý výrobcovia nedokážu predvídať, sa neistota týkajúca sa načasovania vyplácania môže predĺžiť až na štyri roky. Výsledkom je, že výhoda pre výrobcov sa prejaví naplno až po prijatí platieb.

d) Špecifickosť

(673) Subvencia je špecifická, pretože sa zameriava len na odvetvie NEV vrátane odvetvia BEV. Medzi výrobcami BEV mali ďalej výhodu len výrobcovia BEV v Číne a bol určený len pre nich.

e) Záver

(674) Komisia usúdila, že politika daňových subvencií predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu i) základného nariadenia, pretože existuje finančná pomoc v podobe priameho prevodu finančných prostriedkov, ktorý poskytuje prospech dotknutej spoločnosti.

f) Výpočet výšky subvencie

(675) Subvencia bola udelená na základe množstva predaných BEV v Číne. Výška výhody sa v období prešetrovania vypočítala na základe prijatých platieb pre BEV v rámci tejto schémy výrobcami zaradenými do vzorky počas obdobia prešetrovania.

(676) Miera subvencie stanovená v súvislosti s touto schémou v období prešetrovania pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky je:

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	2,18 %
Skupina Geely	2,14 %
Skupina SAIC	2,28 %

3.7. **Poskytovanie tovaru a služieb vládou za nižšiu než primeranú odplatu**

3.7.1. *Poskytovanie práv na užívanie pozemkov vládou za nižšiu než primeranú odplatu*

(677) Všetky pozemky v ČĽR vlastní buď štát, alebo sú v kolektívnom vlastníctve (ktoré tvoria obce alebo samosprávy) predtým, ako ich vlastnícke právo alebo vlastnícky nárok na pozemok možno patentovať alebo ho udeliť firemným alebo individuálnym vlastníkom. Všetky pozemky v mestských oblastiach vlastní štát a všetky pozemky vo vidieckych oblastiach vlastnia obce alebo správne oblasti.

(678) Podľa ústavy ČĽR a pozemkového práva si však spoločnosti alebo jednotlivci môžu kúpiť „práva na užívanie pozemkov“. V prípade priemyselných pozemkov je bežné obdobie prenájmu 50 rokov a je obnoviteľné na ďalších 50 rokov.

a) Právny základ/regulačný rámec

(679) Poskytovanie práv na užívanie pozemkov patrí v Číne do pôsobnosti zákona Čínskej ľudovej republiky o správe pozemkov ([214]). Súčasťou právneho základu sú okrem toho aj tieto dokumenty:

1. zákon Čínskej ľudovej republiky o majetku (nariadenie prezidenta Čínskej ľudovej republiky č. 62) ([215]),
2. zákon Čínskej ľudovej republiky o správe pozemkov (nariadenie prezidenta Čínskej ľudovej republiky č. 28) ([216]),
3. zákon Čínskej ľudovej republiky o správe mestských nehnuteľností (nariadenie prezidenta Čínskej ľudovej republiky č. 29) ([217]),
4. predbežné nariadenia Čínskej ľudovej republiky týkajúce sa udeľovania a prevodu práva na užívanie pozemkov vo vlastníctve štátu v mestských oblastiach (vyhláška Štátnej rady Čínskej ľudovej republiky č. 55) ([218]),
5. nariadenie o vykonávaní zákona Čínskej ľudovej republiky o správe pozemkov [nariadenie Štátnej rady Čínskej ľudovej republiky (2014) č. 653] ([219]),
6. predpis o udeľovaní práv na užívanie stavebných pozemkov vo vlastníctve štátu prostredníctvom výzvy na prekladanie ponúk, dražby a súťažného konania (oznámenie CSRC č. 39) ([220]); a
7. oznámenie Štátnej rady o príslušných otázkach týkajúcich sa posilnenia kontroly pozemkov [Guo Fa (2006) č. 31] ([221]).

b) Zistenia prešetrovania

(680) Podľa článku 10 predpisu o udeľovaní práva na užívanie stavebných pozemkov vo vlastníctve štátu prostredníctvom výzvy na predkladanie ponúk, dražby a súťažného konania miestne úrady stanovujú ceny podľa systému oceňovania mestských pozemkov, ktorý sa aktualizuje každé tri roky, a podľa priemyselnej politiky vlády.

(681) Počas predošlých prešetrovaní ([222]) Komisia zistila, že ceny platené za práva na užívanie pozemkov v ČĽR nezodpovedajú trhovej cene, ktorú určuje ponuka a dopyt na voľnom trhu, keďže sa zistilo, že systém aukcií bol nejasný, netransparentný a v praxi nefungoval, pričom podľa zistení ceny ľubovoľne stanovovali orgány. Ako sa spomína v predchádzajúcom odôvodnení, orgány stanovujú ceny podľa systému oceňovania mestských pozemkov, v ktorom sa okrem iných kritérií vyžaduje, aby pri stanovovaní ceny priemyselných pozemkov zohľadňovali aj priemyselnú politiku.

(682) V rámci tohto prešetrovania sa v tejto súvislosti neukázali žiadne výrazné zmeny. Komisia napríklad zistila, že väčšina skupín spoločností zaradených do vzorky získala svoje práva na užívanie pozemkov za tú istú cenu, akú ponúkli miestne orgány v ponukovom konaní.

([214]) Pozri zákon ČĽR o správe pozemkov z 25. júna 1986, v znení zmien, k dispozícii na adrese: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Pozri zákon ČĽR o majetku zo 16. marca 2007 dispozícii na adrese: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Pozri nariadenie o vykonávaní zákona ČĽR o správe pozemkov z 27. decembra 1998, v znení zmien, k dispozícii na adrese: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Pozri https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Pozri https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Pozri https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Pozri https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5 %9B%BD%E6 %9C%89 %E5 %BB%BA%E8 %AE %BE%E7 %94 %A8 %E5 %9C%B0 %E4 %BD%BF%E7 %94 %A8 %E6 %9D%83.

([221]) Pozri https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Pozri odôvodnenia 295 až 299 konania týkajúceho sa plochých výrobkov valcovaných za tepla, odôvodnenia 488 až 490 konania týkajúceho sa pneumatík, odôvodnenia 500 až 502 konania týkajúceho sa textílií zo sklenených vlákien, odôvodnenia 541 až 543 konania týkajúceho sa odvetvia káblov z optických vlákien, odôvodnenia 540 až 548 konania týkajúceho sa upravovaných hliníkových fólií.

(683) Uvedené dôkazy sú v rozpore s tvrdeniami čínskej vlády, že ceny zaplatené za práva na užívanie pozemkov v ČĽR predstavujú trhovú cenu, ktorá je určená ponukou a dopytom na voľnom trhu.

c) Záver

(684) Zo zistení tohto prešetrovania vyplýva, že situácia v oblasti nadobúdania práv na užívanie pozemkov v ČĽR je netransparentná a že orgány stanovovali ceny svojvoľne.

(685) Poskytovanie práv na užívanie pozemkov zo strany čínskej vlády by sa preto malo považovať za subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia vo forme poskytnutia tovarov, ktorým sa poskytuje výhoda prijímajúcim spoločnostiam. Ako sa uvádza v odôvodneniach 676 až 679, v ČĽR neexistuje fungujúci trh s pozemkami a použitím externej referenčnej hodnoty (pozri odôvodnenie 688) sa preukázalo, že suma, ktorú zaplatili vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky za práva na užívanie pozemkov, je výrazne pod normálnou trhovou sadzbou.

(686) V súvislosti s preferenčným prístupom spoločností patriacich do určitých odvetví k priemyselným pozemkom Komisia konštatovala, že v cene stanovenej miestnymi orgánmi sa musí zohľadňovať priemyselná politika vlády, ako sa uvádza v odôvodnení 680. V tejto priemyselnej politike sa pritom odvetvie BEV uvádza ako podporované odvetvie. Okrem toho verejné orgány podľa rozhodnutia Štátnej rady č. 40 musia pri poskytovaní pozemkov zohľadniť katalóg na usmernenie reštrukturalizácie priemyslu a priemyselné politiky. V článku XVIII rozhodnutia č. 40 sa objasňuje, že odvetvia, ktoré sú „obmedzené“, nebudú mať prístup k právam na užívanie pozemkov. Z toho možno vyvodiť, že subvencia je špecifická podľa článku 4 ods. 2 písm. a) a článku 4 ods. 2 písm. c) základného nariadenia, pretože preferenčné poskytovanie pozemkov je obmedzené na spoločnosti patriace do určitého odvetvia, v tomto prípade odvetvia BEV, a vládne postupy v tejto oblasti sú nejasné a netransparentné.

d) Výpočet výšky subvencie

(687) Ako pri predchádzajúcich prešetrovaniach ([223]) a v súlade s článkom 6 písm. d) bodom ii) základného nariadenia sa ako externá referenčná hodnota použili ceny pozemkov zo samostatného colného územia Taiwan, Penghu, Kinmen a Matsu (ďalej len „Čínsky Tchaj-pej“) ([224]). Výhoda poskytnutá príjemcom sa vypočíta tak, že sa zoberie do úvahy rozdiel medzi sumou, ktorú skutočne zaplatil každý vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky (t. j. skutočnou cenou zaplatenou podľa zmluvy a cenou uvedenou v zmluve zníženou o sumu náhrady/grantu od miestnej vlády, ak existuje) za práva na užívanie pozemkov, a sumou, ktorá by sa mala bežne zaplatiť na základe referenčnej hodnoty Čínskeho Tchaj-peju.

(688) Komisia považuje Čínsky Tchaj-pej za vhodnú externú referenčnú hodnotu z týchto dôvodov:

— porovnateľná úroveň hospodárskeho rozvoja, HDP a hospodárskej štruktúry v Čínskom Tchaj-peji a vo väčšine provincií a miest v ČĽR, v ktorých majú sídlo vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky,

— fyzická blízkosť ČĽR a Čínskeho Tchaj-peju,

— vysoká miera priemyselnej infraštruktúry v Čínskom Tchaj-peji aj v mnohých provinciách ČĽR,

— silné hospodárske väzby a cezhraničný obchod medzi Čínskym Tchaj-pejom a ČĽR,

— vysoká hustota obyvateľstva v mnohých z provincií ČĽR a v Čínskom Tchaj-peji,

— podobnosť druhu pozemkov a transakcií použitých na vytvorenie príslušnej referenčnej hodnoty v Čínskom Tchaj-peji s druhom pôdy a transakciami v ČĽR a

— spoločné demografické, jazykové a kultúrne charakteristiky Čínskeho Tchaj-peju a ČĽR.

([223]) Pozri konanie týkajúce sa pneumatík, konanie týkajúce sa textílií zo sklenených vlákien, konanie týkajúce sa odvetvia káblov z optických vlákien a konanie týkajúce sa upravovaných hliníkových fólií.

([224]) Ako potvrdil Všeobecný súd vo veci T-444/11, Gold East Paper a Gold Huacheng Paper/Rada, rozsudok Všeobecného súdu z 11. septembra 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) V súlade s metodikou uplatnenou pri predchádzajúcich prešetrovaniach ([225]) Komisia použila priemernú cenu pozemku za štvorcový meter stanovenú v Čínskom Tchaj-peji a upravenú o infláciu a vývoj HDP od dátumov uvedených na príslušných zmluvách o právach na užívanie pozemkov. Informácie týkajúce sa cien priemyselných pozemkov za rok 2013 sa získali z webového sídla priemyselného úradu Ministerstva hospodárstva Taiwanu ([226]). V predchádzajúcich rokoch sa ceny upravovali na základe miery inflácie a vývoja HDP na obyvateľa v bežných cenách v USD pre Čínsky Tchaj-pej podľa údajov, ktoré uverejnil MMF za rok 2013.

(690) Miera subvencie stanovená v súvislosti s touto subvenciou v období prešetrovania pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky je:

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	1,20 %
Skupina Geely	0,84 %
Skupina SAIC	0,67 %

3.7.2. *Poskytovanie batérií a kľúčových vstupov na výrobu batérií (konkrétne fosfátu lítia a železa) vládou za nižšiu než primeranú odplatu*

a) Úvod

(691) V správe o dostatočnosti dôkazov Komisia zistila, že existuje veľký počet konkrétnych plánov, podľa ktorých čínska vláda alebo miestne vlády poskytujú podporu osobitne rozvoju surovín a vstupných materiálov pre BEV, ako aj batériám. Dôkazy uvedené v správe o dostatočnosti dôkazov svedčia o tom, že čínska vláda vytvorila rámec, v ktorom sú podporované všetky úrovne výrobného odvetvia BEV, a to od ťažby kľúčových surovín na výrobu vstupov cez stredné vstupy až po hotový výrobok s cieľom rýchlo a výrazne rozvinúť priemysel BEV. Toto potvrdila analýza vykonaná Komisiou, z ktorej vyplýva, že čínska vláda považuje dodávateľov surovín na vstupe a dodávateľov batérií ako súčasť širšieho rámca pre rozvoj a podporu výrobného odvetvia BEV ako celku.

(692) Lítium, kobalt, nikel, meď, používané vo forme medenej fólie, hliník, používaný aj vo forme hliníkovej fólie a ako hliníkový pás na plášť článkov, a grafit sú hlavné suroviny používané v batériách obsahujúcich fosfát lítia a železa (ďalej len „lítium“ alebo „LFP“) a nikel-mangán-oxid kobaltnatý (ďalej len „NMC“). Oba typy batérií patria do oblasti „lítium-iónových batérií“. Komisia zistila, že skupina BYD bola jediným vertikálne integrovaným vyvážajúcim výrobcom BEV zaradeným do vzorky, ktorý vyrába batérie LFP pre BEV. Komisia zhromaždila informácie od skupiny BYD o surovinách používaných pri výrobe článkov pre sústavu akumulátorov (t. j. hliníkový pás, hliníková fólia, medená fólia, grafit a LFP). Vzhľadom na význam LFP vo výrobnom procese batérií (predstavuje približne [25 % – 35 %] výrobných nákladov na batériu) sa Komisia v predbežnej fáze prešetrovania zamerala na poskytovanie LFP za nižšiu než primeranú odplatu.

(693) Počas prešetrovania Komisia konkrétne zistila, že len jedna vertikálne integrovaná skupina využívala LFP od prepojených a neprepojených dodávateľov na výrobu batérií BEV. LFP je typ lítia, ktorý sa používa v batériách LFP a získava sa zmiešaním uhličitanu lítneho s fosfátom železa. LFP je hlavnou zložkou batériových článkov a predstavuje celkovo približne [25 – 35] % nákladov na sústavu akumulátorov.

(694) Ďalšie dve skupiny (SAIC a Geely) získavali batérie od neprepojených a prepojených dodávateľov, ako aj od spoločných podnikov so spoločnosťou Contemporary Amperex Technology Company Limited (ďalej len „CATL“). Sústava akumulátorov je hlavnou hybnou silou nákladov BEV, ktorá predstavuje celkovo [40 – 50] % výrobných nákladov.

([225]) Pozri konania týkajúce sa textílií zo sklenených vlákien, výrobkov z ocele s organickým povlakom, solárnych panelov a odvetvia káblov z optických vlákien.

([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) V tejto fáze konania sa teda Komisia zamerala na hlavné faktory ovplyvňujúce náklady pri výrobe BEV, a to 1) poskytovanie batérií, pokiaľ ide o neintegrovaného vyvážajúceho výrobcu BEV; a 2) poskytovanie LFP, pokiaľ ide o integrovaného vyvážajúceho výrobcu BEV, ako hlavnej suroviny používanej pri výrobe batérií.

b) Nespolupráca a využitie dostupných skutočností

(696) Ako je uvedené v bode 3.3.1.1, čínska vláda napriek tomu, že o to bola požiadaná, nepostúpila známym dodávateľom v Číne osobitný dotazník určený dodávateľom surovín a batérií pre BEV. Čínska vláda okrem toho neposkytla dôležité informácie o vlastnostiach domáceho trhu vstupných materiálov pre BEV v Číne a jej hospodárskych subjektov.

(697) Keďže Komisia nedostala od čínskej vlády žiadne informácie o zavedenom legislatívnom rámci, štruktúre domáceho trhu, mechanizmoch určovania cien a cenách a informácie o vlastníckej štruktúre spoločností, dospela k záveru, že nedostala dôležité informácie významné na účely prešetrovania.

(698) Keďže čínska vláda neposkytla žiadne informácie o počte a vlastníctve domácich dodávateľov surovín a batérií pre BEV, Komisia musela vychádzať z dostupných skutočností v zmysle článku 28 ods. 1 základného nariadenia. Komisia v tejto súvislosti analyzovala konkrétne plány týkajúce sa čínskeho výrobného odvetvia batérií pre elektrické vozidlá novej generácie (ďalej len „NEV“), ktorého súčasťou sú BEV, a situáciu dodávateľov surovín pre vertikálne integrovaného vyvážajúceho výrobcu a prepojených dodávateľov batérií dvoch vertikálne integrovaných vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky. Ak to bolo potrebné z dôvodu chýbajúcich informácií v spise, Komisia musela vyvodiť závery zo skutočností a z informácií dostupných v spise.

(699) Ako sa uvádza v bode 3.3.2, skupina SAIC neposkytla informácie týkajúce sa výrobných nákladov, kusovníkov, špecifikácií výrobku vrátane chemického zloženia surovín zakúpených od dodávateľov a podporného zoznamu nákupov s jednotlivými obchodnými prípadmi pre dodávateľov, hoci o to bola požiadaná. Komisia sa v tejto súvislosti domnievala, že jej chýbali kľúčové informácie potrebné na to, aby sa dospelo k primerane presnému zisteniu, a že sa musí opierať o dostupné skutočnosti v súlade s článkom 28 ods. 1 základného nariadenia.

(700) Preto pokiaľ ide o neintegrovaných vyvážajúcich výrobcov BEV, Komisia by sa mala spoliehať len na informácie zozbierané od skupiny Geely. Vzhľadom na to, že obaja neintegrovaní vyvážajúci výrobcovia BEV získavajú svoje batérie od podobných dodávateľov batérií a že Komisia mohla založiť svoje zistenia týkajúce sa poskytovania batérií skupine Geely na údajoch priamo poskytnutých jej dodávateľmi, Komisia sa domnieva, že informácie týkajúce sa skupiny Geely predstavujú primeranú náhradu informácií potrebných na stanovenie zistení pre skupinu SAIC. Komisia sa však stále spoliehala na informácie získané od skupiny SAIC, ktoré bolo možné overiť; najmä názvy dodávateľov batérií pre skupinu SAIC.

3.7.2.1. Poskytovanie batérií vládou za nižšiu než primeranú odplatu

(701) S cieľom zistiť existenciu napadnuteľnej subvencie musia byť podľa článkov 3 a 4 základného nariadenia prítomné tri prvky: 1. finančný príspevok; 2. výhoda; a 3. špecifickosť.

3.7.2.1.1. *Finančný príspevok*

a) Dodávatelia batérií konajúci ako „verejné orgány“

(702) Komisia najprv analyzovala, či dodávatelia batérií môžu byť považovaní za verejné orgány, takže poskytovanie batérií za nižšiu než primeranú odplatu by mohlo byť pripísané čínskej vláde v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) základného nariadenia. Ako je podrobne vysvetlené v bode 3.5.1.1, odôvodneniach 409 až 418, právna norma existencie verejného orgánu sa musí vykladať v súlade s judikatúrou WTO, ktorá je v nej podrobne uvedená. Na základe príslušnej judikatúry uvedenej v odôvodneniach 409 až 418 by sa malo preskúmať, či výrobcovia vstupov v Číne, ktorí sa zaoberajú dodávkami vstupov, sú „verejnými orgánmi“ (t. j. subjektmi, ktoré majú, vykonávajú alebo im bola zverená právomoc vykonávať vládne funkcie), pričom by sa malo náležite zohľadniť i)

právne a hospodárske prostredie prevládajúce v krajine, v ktorej prešetrované subjekty pôsobia; ii) vzťah medzi danými subjektmi a vládou; a iii) základné charakteristiky a funkcie príslušných subjektov.

(703) Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení (416), Odvolací orgán zdôraznil význam nespolupráce príslušnej vlády na účely zistenia, že niektoré subjekty sú verejnými orgánmi ([227]). V kontexte, keď má prešetrovací orgán preskúmať prvky o vzťahu medzi vládou a určitými subjektmi vykonávajúcimi vládne funkcie, má vláda skutočne k dispozícii kľúčové informácie potrebné na prijatie rozhodnutia o verejných subjektoch. Ak vláda takéto informácie neposkytne, prešetrujúci orgán môže z nedostatočnej spolupráce vyvodiť závery vrátane toho, že požadované informácie by napríklad potvrdili kľúčovú prítomnosť štátu v uvedených subjektoch, čo by znamenalo jeho významnú kontrolu nad týmito subjektmi. Dôkazy o formálnych znakoch vlastníctva štátu, priamej kontroly zo strany štátu a zásahu vlády na trhu s cieľom dosiahnuť určité politické ciele tak môžu ukázať, a to aj v kontexte, keď daná vláda nespolupracuje, že výrobcovia vstupov sú poverení vládnou právomocou a vykonávaním vládnych funkcií.

(704) Napokon na to, aby sa dodávatelia mohli v danej veci považovať za verejné orgány, nemuseli by nevyhnutne byť kontrolovaní čínskou vládou pri každom predaji vstupov výrobcom v ďalšom článku výrobného reťazca. Hlavnou otázkou je, či samotné subjekty majú základné charakteristiky a funkcie, ktoré by ich kvalifikovali ako verejné orgány.

1. *Právne a hospodárske prostredie prevládajúce v ČĽR*

(705) Ako je podrobne vysvetlené v odôvodneniach 197 až 203, právne a hospodárske prostredie v ČĽR, v ktorom pôsobia dodávatelia vstupov BEV, sa vyznačuje silnou prítomnosťou a rozsiahlou kontrolou zo strany vlády, kde má štát rozhodujúci vplyv na prideľovanie zdrojov a na ich ceny. V súvislosti s analýzou právneho a hospodárskeho prostredia, ktoré vytvorila čínska vláda pre dodávky vstupov pre BEV za nižšiu než primeranú odplatu, je preto vhodné hneď na začiatku pripomenúť úroveň zásahov čínskej vlády a KSČ do čínskeho hospodárstva (pozri najmä odôvodnenie 201).

(706) V súlade s doktrínou socialistického trhového hospodárstva si čínska vláda nárokuje na formovanie hospodárskej štruktúry krajiny, a to aj vzhľadom na článok 11 ústavy, podľa ktorého vláda výslovne vykonáva dohľad a kontrolu aj nad neverejnými sektormi hospodárstva (pozri najmä odôvodnenie 199), teda aj nad súkromnými dodávateľmi vstupov BEV. Na základe tohto ústavného zakotvenia a so zavedenými inštitucionálnymi a organizačnými štruktúrami môže čínska vláda sledovať svoje politické ciele, najmä prostredníctvom prepracovaného systému plánovania (pozri aj odôvodnenie 203) a prijatia osobitných opatrení vrátane podpory kľúčových hospodárskych subjektov v podporovaných odvetviach.

(707) Ako sa podrobne uvedie ďalej, rozvoj dodávateľských vstupov pre výrobu batérií a batérie sú vzájomne prepojené, keďže rozvoj dodávateľských vstupov aj stredných vstupov slúži zasa rozvoju odvetvia BEV. Čínska vláda nepredložila len politiky a opatrenia na rozvoj odvetvia BEV a priemyselných odvetví okolo neho, ale vytvorila komplexný rámec. Tento rámec ukazuje, ako čínska vláda zasahuje do trhu, aby dodávatelia vstupov neboli subjektmi voľného trhu, ale subjektmi, ktoré plnili pridelené vládne funkcie, a to rozvoj odvetvia BEV. V tomto bode sa preto budú analyzovať politické ciele týkajúce sa dodávateľských materiálov (t. j. kľúčových vstupov pri výrobe batérií) a stredných vstupov, ako sú batérie, ako aj konkrétne opatrenia, ktoré prijala čínska vláda sledujúc tieto ciele.

([227]) Správa Odvolacieho orgánu, *USA – antidumpingové a vyrovnávacie clá na určité výrobky z Číny*), WT/DS379/AB/R, bod 349.

2. *Politické ciele čínskej vlády na účely rozvoja odvetvia BEV*

(708) V bode 3.1 sa podrobne uvádza príslušné pozadie a kontext vysvetľujúci význam, ktorý čínska vláda pripisuje rozvoju výrobného odvetvia BEV, a to aj prostredníctvom rozvoja súvisiacich odvetví ako nástroja úspechu výrobcov BEV. Zastrešujúci politický cieľ, a to podporiť odvetvie BEV aj prostredníctvom dodávok vstupov, preukazuje veľký počet nariadení a iných politických dokumentov a plánov vydaných rôznymi vládnymi orgánmi v záujme dohľadu nad každým aspektom týchto odvetví, pokiaľ ide o batérie a/alebo ich vstupy.

(709) Akčný plán na podporu rozvoja odvetvia výroby automobilových batérií z roku 2017 (ďalej len „*Akčný plán pre batérie z roku 2017*“), ([228]) na ktorý sa okrem iného vzťahujú odôvodnenia 230 až 232, ukazuje, ako politické usmernenia vlády zahŕňajú celý hodnotový reťazec NEV.

(710) Tento plán bol prijatý „*s cieľom vykonávať „oznámenie Štátnej rady o vydaní plánu rozvoja pre výrobné odvetvie vozidiel šetriacich energiu a elektrických vozidiel novej generácie (2012 – 2020)“ (Guofa [2012] č. 22) a „usmerňujúce stanoviská Generálneho úradu Štátnej rady k urýchľovaniu podpory a používania elektrických vozidiel novej generácie“ (Guobanfa [2014] č. 35) (...) a podporovať zdravý a udržateľný rozvoj výrobného odvetvia elektrických vozidiel novej generácie*“ ([229]). Okrem toho sa v Akčnom pláne pre batérie z roku 2017 predpokladá rozvoj odvetvia výroby batérií s cieľom slúžiť následne rozvoju odvetvia NEV, ktorého je odvetvie BEV súčasťou (*„batérie sú jadrom elektrických vozidiel a kľúčom k rozvoju odvetvia elektrických vozidiel novej generácie*“). Tieto prepojenia medzi plánom pre batérie a hlavnými plánmi na podporu výroby BEV svedčia o tom, že čínska vláda podporovala rozvoj odvetvia výroby batérií ako nástroj rozvoja odvetvia BEV. Predovšetkým ukazuje, že rozvoj odvetvia výroby batérií je zameraný na to, aby slúžil cieľom rozvoja priemyslu BEV, a to znižovaním nákladov s cieľom dodávať lacnejšie batérie. Nakoniec ukazuje, že čínska vláda uprednostňuje domácich výrobcov batérií s cieľom posilniť ich a podporiť ich prienik na zahraničný trh.

(711) Okrem vyššie uvedeného Akčného plánu pre batérie z roku 2017 sú právnym základom najrelevantnejších pravidiel a nariadení tieto:

— 13. päťročný plán v záujme rozvoja strategických a novoznikajúcich odvetví ([230]),

— 14. päťročný plán v záujme rozvoja odvetvia surovín (ďalej len „*14. FYP v oblasti surovín*“) ([231]),

— katalóg podporovaných odvetví v západnom regióne (nariadenie č. 40 z roku 2021) (ďalej len „*katalóg podporovaných odvetví*“) ([232]),

— katalóg na usmernenie priemyselnej reštrukturalizácie (nariadenie č. 49 z roku 2019) (ďalej len „*priemyselný katalóg*“) ([233]),

— plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti šetrenia energie a nových energetických vozidiel (2012 – 2020) *(ďalej len „plán NEV na roky 2012 – 2020“)* ([234]),

— usmerňujúce stanoviská k rozšíreniu investícií do strategických novovznikajúcich odvetví a k zdokonaľovaniu posilnených nových bodov rastu a pólov rastu (nariadenie č. 1409 [2020]) (ďalej len „*usmerňujúce stanoviská k investíciám*“) ([235]),

([228]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) K dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Anglický preklad je k dispozícii na adrese https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Plné znenie plánu je k dispozícii na adrese: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) K dispozícii na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html
([233]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm
([234]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm
([235]) K dispozícii na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Anglický preklad je k dispozícii na adrese https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— oznámenie ministerstva priemyslu a informačných technológií a Štátnej správy pre reguláciu trhu o koordinovanom a stabilnom rozvoji priemyselného reťazca a dodávateľského reťazca lítium-iónových batérií (ďalej len *„oznámenie o odvetví výroby batérií“*) ([236]),

— plán rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie (2021 – 2035) *(ďalej len „plán NEV na roky 2021 – 2035“)* ([237]),

— Made in China 2025 (ďalej len *„MIC 2025“*) ([238]),

— zákon o nerastných surovinách (ďalej len *„MRL“*) ([239]),

— štandardizované podmienky priemyslu lítium-iónových batérií – verzia z oku 2021 (ďalej len „štandardizované *podmienky*“) ([240]).

(712) Pokyny z uvedených plánov sú premietnuté a realizované v príslušných provinčných, regionálnych, obecných a miestnych plánoch. Medzi tieto príklady okrem iného patria:

— akčný plán na podporu vysokokvalitného rozvoja priemyslu batérií využívajúcich nové energie a materiálov v provincii Kuej-čou v roku 2022 (ďalej len *„akčný plán z Kuej-čou“*) ([241]),

— *usmerňujúce stanoviská k urýchleniu vysokokvalitného rozvoja lítiových batérií, odvetvia nových zdrojov energie a výroby nových materiálov* provincie Fu-ťien (ďalej len *„usmerňujúce stanoviská Fu-ťien“*) ([242]),

— osobitný plán mesta Ning-te v záujme vysokokvalitného rozvoja výrobného priemyslu počas 14. päťročného plánu (ďalej len *„výrobný plán Ning-te“*) ([243]),

— obecný plán rozvoja Šan-tung – Zhaozuang na roky 2021 – 2025 v záujme rozvoja odvetvia výroby lítiových batérií (ďalej len *„plán rozvoja Šan-tung“*) ([244]),

— *„stanoviská na podporu vysokokvalitného rozvoja nového priemyselného reťazca automobilového priemyslu využívajúceho nové zdroje energie“* v provincii Šen-čen (ďalej len *„plán Šen-čen“*) ([245]),

— 14. päťročný plán v záujme rozvoja lítiových batérií S'-čchuan – Suej-ning (ďalej len *„plán Suej-ning“*) ([246]),

— plán pre nerastné suroviny Yichun (2021 – 2025) ([247]),

— oznámenie o niekoľkých politických opatreniach na zlepšenie a posilnenie odvetvia lítiových batérií využívajúcich nové zdroje energie v našej provincii (oznámenie č. 21 z roku 2022) (ďalej len *„opatrenia týkajúce sa lítiovo-iónových batérií“*) ([248]),

([236]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

([237]) Čínska verzia k dispozícii na adrese: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm a https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, anglický prehľad k dispozícii na adrese: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; anglický preklad k dispozícii na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([239]) K dispozícii na adrese https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Anglická verzia je k dispozícii na webovej stránke Celočínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov (ďalej len „NPC“): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

([240]) K dispozícii na adrese https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Pozri najmä prílohu 1.

([241]) K dispozícii na adrese http://gzvcpe.org/index.php?id=483

([242]) K dispozícii na adrese https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022

([243]) K dispozícii na adrese https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([244]) K dispozícii na adrese http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf

([245]) K dispozícii na adrese https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf

([246]) K dispozícii na adrese https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.

([247]) K dispozícii na adrese http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5 %AE%9C% E6 %98 %A5 %E5 %B8 %82 %E7 %9F%BF%E4 %BA%A7 %E8 %B5 %84 %E6 %BA%90 %E6 %80 %BB%E4 %BD%93 %E8 %A7 %84 % E5 %88 %92 %EF%BC%882021-2025 %E5 %B9 %B4 %EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([248]) K dispozícii na adrese http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— *niekoľko stanovísk obce Yichun k posilneniu riadenia minerálnych zdrojov lítia* (ďalej len *„minerálne zdroje lítia Yichun“*) ([249]).

(713) Všetky vyššie uvedené plány sú prepojené so všeobecnejšími plánmi BEV uvedenými v bode 3.1. Čínska vláda najmä vybudovala podporný rámec zahŕňajúci všetky úrovne priemyselného reťazca BEV, od ťažby a poskytovania surovín na výrobu vstupov, cez vstupy, ako sú batérie, elektrické motory atď., až po konečný výrobok.

(714) Zákon o nerastných surovinách (ďalej len „MRL“) ([250]) je národným zákonom, ktorým sa upravuje ťažba nerastných surovín a registrácia ťažobných práv. Zákon o nerastných surovinách bol pôvodne vyhlásený Stálym výborom Celočínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov 19. marca 1986 a zmenený v rokoch 1996 a 2009. V článku 3 zákona o nerastných surovinách sa uvádza, že „[ne]*rastné suroviny patria štátu*“ a v článku 4 sa vysvetľuje, že „[š]*tátom vlastnené banícke podniky sú hlavným subjektom v ťažbe nerastných zdrojov. Štát garantuje konsolidáciu a expanziu štátnych banských podnikov*“. V *„pravidlách vykonávania zákona o nerastných surovinách*“ ([251]) (ďalej len *„zákon o vykonávaní*“) sa opätovne potvrdzuje štátne vlastníctvo nerastných surovín a podrobne sa v ňom uvádza, na čo sa zákon vzťahuje ([252]), pričom ďalej v článku 3 sa vymedzuje, že *„vlastníctvo štátu, pokiaľ ide o povrchové a podpovrchové nerastné suroviny, sa nesmie zmeniť* […]. *Štátna rada zastupuje štát pri výkone vlastníctva nerastných surovín. Štátna rada splnomocňuje príslušný odbor Štátnej rady pre geológiu a nerastné suroviny, aby uložil jednotnú kontrolu nad rozdeľovaním nerastných surovín na celom území štátu“*. V článku 24 zákona o vykonávaní sa uvádza, že *„distribúcia, rozvoj a využitie nerastných surovín v krajine by mali zohľadňovať aktuálne a dlhodobé záujmy ústrednej štátnej správy a miestnej samosprávy a malo by sa vykonávať jednotné plánovanie, efektívna ochranu, racionálna ťažba a komplexné využívanie“*. Inými slovami, čínska vláda zabezpečuje, aby tieto štátom vlastnené podniky vykonávali politické ciele stanovené čínskou vládou a konali v rámci týchto právnych obmedzení. V článku 25 sa uvádza, že Štátna rada a príslušné oddelenia vypracujú národný plán nerastných zdrojov, v ktorom *„prijmú jednotné opatrenie o rozdeľovaní národných nerastných zdrojov a rozumne vymedzia hranice posudzovania, schvaľovania a ťažby nerastných surovín medzi ústrednou štátnou správou a ľudovými samosprávami provincií, autonómnymi regiónmi a obcami priamo podriadeným ústrednej štátnej správe“*. Vláda tak má plnú kontrolu nad rozdeľovaním zdrojov, môže vymedziť, kto získa ťažobné práva a limity ťažby, a to na základe zásad *„jednotného plánovania, racionálneho geografického rozmiestnenia, viacúčelového prieskumu, racionálnej ťažby a viacúčelového využitia“* (článok 7 zákona o nerastných surovinách). V dôsledku týchto záväzných pravidiel štátom vlastnené podniky vykonávajú vládne funkcie.

(715) V decembri 2021 ministerstvo priemyslu a informačných technológií, ministerstvo vedy a techniky a ministerstvo prírodných zdrojov uverejnilo 14. FYP v oblasti surovín ([253]). Plán sa vzťahuje na niekoľko priemyselných odvetví a podporuje zakladanie lítiových, niklových a kobaltových podnikov a priemyselných klastrov a jeho cieľom je *„[v]ybudovať systém zásob nerastných surovín, na ktorom sa štát a podniky spoločne podieľajú a spájajú zásoby výrobkov a zásoby oblastí zdrojov. Zlepšiť trhový systém obchodovania s rudou a vytvoriť otvorený, transparentný, spravodlivý a primeraný cenový mechanizmus“* ([254]).

(716) Kým zákon o nerastných surovinách a 14. FYP v oblasti surovín platia na národnej úrovni a celkom jasne potvrdzujú skutočnosť, že nerastné suroviny patria štátu, v pláne rozvoja výrobného odvetvia v oblasti elektrických vozidiel novej generácie (2021 – 2035) sa uvádzajú dôkazy o podpore v celom dodávateľskom reťazci osobitne na podporu odvetvia NEV, ktoré zahŕňa BEV aj hybridné vozidlá. V pláne sa nariaďuje „[p]*odporovať vývoj celého hodnotového reťazca batérií* [a] *povzbudiť podniky, aby zlepšovali svoju schopnosť zabezpečiť kľúčové zdroje, ako je lítium, nikel, kobalt a platina*“ ([255]).

([249]) K dispozícii na adrese https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

([250]) K dispozícii na adrese https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Anglická verzia je k dispozícii na webovej stránke Celočínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov (ďalej len „NPC“): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

([251]) K dispozícii na adrese https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Anglický preklad je k dispozícii na webovom sídle FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.

([252]) Napríklad: lítium, meď, bauxit, nikel, grafit, fosfor, minerálna soľ atď.

([253]) Plné znenie plánu je k dispozícii na adrese: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

([254]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

([255]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) V 13. päťročnom pláne v záujme rozvoja strategických a novovznikajúcich odvetví boli stanovené tieto ciele: „*Vzhľadom na potreby rozvoja* (...) *elektrických vozidiel novej generácie a iných odvetví* [Čína] *rozvinie ľahké zliatiny vysokej pevnosti, vysokovýkonné vlákna, špeciálne zliatiny, pokročilé anorganické nekovové materiály, vysokokvalitnú špeciálnu oceľ, nové displejové materiály, batériové materiály,* (...) [a] *zvýši pridanú hodnotu nových materiálov, vytvorí nové značky materiálov a zvýši medzinárodnú konkurencieschopnosť*“. Tento plán zahŕňa aj kľúčovú úlohu 21 „*uskutočniť rozsiahle zavádzanie elektrických vozidiel novej generácie a organizovať vykonávanie projektov na zlepšenie batérií pre elektrické vozidlá novej generácie*“, čo len potvrdzuje, že vývoj v odvetví výroby batérií je kľúčový pre konečný cieľ vývoja v oblasti NEV.

(718) Katalóg na usmernenie priemyselnej reštukturalizácie (nariadenie č. 49 [2019]) ([256]) vydaný Národnou komisiou pre rozvoj a reformu (NDRC) s účinnosťou od 1. januára 2020 pozostáva z troch kategórií odvetví – „*podporované*“, „*obmedzené*“ a „*zastarané*“ a poukazuje na to, ako vláda výslovne povzbudzuje a podporuje rozvoj určitých odvetví a špecifických technológií, zatiaľ čo iné odrádza, obmedzuje či dokonca zakazuje. Za podporované odvetvia sú označené všetky hlavné prvky dodávateľského reťazca BEV, ako sú materiály na výrobu kladných elektród, napríklad LFP, lítiovo-iónové batérie, elektrolyty, projekty prieskumnej ťažby lítia, ([257]) vysokovýkonné medené fóliové materiály, grafit, hliník a oceľ nové energie v odvetví. To ďalej potvrdzuje, že vláda nepovažuje odvetvie BEV za samostatné odvetvie, ale predpokladá vytvorenie všestranného rámca pre rozvoj tohto odvetvia a pre vytvorenie priaznivých trhových podmienok, ktoré umožnia výrobcom BEV získať konkurenčnú výhodu oproti zahraničným subjektom. Katalóg na usmernenie priemyselnej reštukturalizácie z roku 2019 bol nahradený vydaním z roku 2024 s účinnosťou od 1. februára 2024 ([258]). Najnovší katalóg sa vyznačuje rozšíreným zameraním na nové a zelené technologické odvetvia s vyspelými technológiami, ktoré patria do kategórie „*podporovaných odvetví*“, ako je inteligentná výroba, automatizácia strojov, zelené zachytávanie uhlíka a vodíka, využitie a skladovanie a ďalšia generácia solárnych článkov.

(719) *Plán NEV na roky 2021 – 2035* potvrdzuje politické usmernenia pre celý dodávateľský reťazec od kľúčových surovín, ako je lítium, nikel a kobalt, až po zlepšenie efektívnosti procesov a výroby, aby sa „*realizovali prelomové akcie v oblasti technológie batérií; vykonával výskum kľúčových základných technológií, ako sú materiály pre kladné a záporné elektródy, elektrolyty, separátory a membránové elektródy, posilňoval technický výskum nedostatkov vysokovýkonných, ľahkých, vysoko bezpečných a lacných batérií s dlhou životnosťou*“ ([259]). Na batérie pre NEV sa vzťahuje aj oddiel 2 kapitoly IV s názvom „*Podporovať inovatívne uplatňovanie kľúčových systémov*“, ktorý sa snaží podporovať rozvoj celého hodnotového reťazca batérií. To zahŕňa najmä povzbudzovanie spoločností, aby si zaistili prístup ku kľúčovým zdrojom, ako je lítium, nikel, kobalt a platina. Plán NEV na roky 2021 – 2035 a Akčný plán pre batérie z roku 2017, ktoré stanovujú aj oslobodenia dane a stimuly a investičnú podporu vlády, predstavujú hlavné vládne plány, ktoré sa týkajú odvetvia batérií.

(720) Made in China 2025 je ďalším príkladom všestrannej vládnej podpory tomuto odvetviu. Je to národná stratégia ohlásená v roku 2015 a zameraná na desať kľúčových sektorov, ktorým bude v období do roku 2025 venovaná osobitná podpora a pozornosť. Podpora im bude udelená okrem iného prostredníctvom úverov od bánk vo vlastníctve štátu na nekomerčnom základe, ako aj prostredníctvom oslobodenia od povinnosti dodržiavať určité normy a nariadenia. Čínske odvetvie výroby batérií patrí k odvetviam, ktoré sa majú podporovať ako dôležitá súčasť odvetvia NEV: *Nové elektrické vozidlá šetriace energiu: Pokračovať v podpore vývoja elektrických vozidiel a vozidiel s palivovými článkami* (...) a *zlepšovať inžinierstvo a priemysel základných technológií, ako sú batérie, hnacie motory, vysokoúčinné spaľovacie motory, pokročilé prevodovky, ľahké materiály a inteligentné riadiace schopnosti,* ***aby sa vytvoril kompletný priemyselný systém a inovačný systém od kľúčových komponentov až po kompletné vozidlá*** [pridané zvýraznenie] a *podporovali sa nezávislé značky elektrických vozidiel novej generácie šetriacich energiu, aby boli v súlade s medzinárodnými pokročilými úrovňami* ([260]).

([256]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) Oddiel 11 (petrochemický priemysel), bod 2: „*Prieskum, rozvoj a komplexné využitie vzácnych minerálnych zdrojov, ako je síra, draslík, bór, lítium a bróm; vývoj a zavádzanie technológie na komplexné využitie upravených rezíduí fosfátových rúd; výber a využitie nízko a stredne kvalitných fosforitových a fluoritových rúd; a komplexné využitie zdrojov spojených s fosforitovou a fluoritovou rudou*“.

([258]) Pozri https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

([259]) Pozri poznámku pod čiarou č. 237.

([260]) Pozri bod III.6.6 oznámenia Štátnej rady o MIC 2025, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) V *„usmerňujúcich stanoviskách k rozšíreniu investícií do strategických novovznikajúcich odvetví a k zdokonaľovaniu posilnených nových bodov rastu a pólov rastu“* (nariadenie č. 1409 [2020]) ([261]) od NDRC sa nariaďuje, aby v kľúčových priemyselných oblastiach, ako sú nové materiály ([262]) a odvetvie NEV, vláda vytvárala priemyselné klastre a *„podporovala vytváranie nových regionálnych pólov rastu“*, optimalizovala podnikateľské prostredie a zvyšovala fiškálnu a investičnú podporu. Usmerňujúce stanoviská takisto podporujú národné strategické novovznikajúce odvetvia prostredníctvom *„využívania daňových, pozemkových, finančných, vedecko-technických, talentových politík či politík v oblasti duševného vlastníctva atď* ([263]). V časti IV usmerňujúcich stanovísk sa poskytujú jasnejšie predpisy o financovaní a investičnej podpore, ako sú: vládne fondy, rizikový kapitál a vládou financované priemyselné investičné fondy. Usmerňujúce stanoviská povzbudzujú finančné inštitúcie, aby zvyšovali podporu pre hlavné podniky vo výrobnom reťazci a optimalizovali finančné služby pre dodávateľské aj odberateľské podniky vo výrobnom reťazci, a takisto nabádajú banky, aby zakladali centrá finančných služieb alebo obchodné jednotky pre novovznikajúce odvetvia vrátane odvetvia NEV. Usmerňujúce stanoviská výslovne podporujú spoluprácu medzi vládou, bankami a podnikmi a podporujú zvýšenie emitovania dlhopisov podnikmi v strategických novovznikajúcich odvetviach vrátane NEV. Na úrovni financií sú určenými zodpovednými oddeleniami PBOC, Čínska banková a poisťovacia regulačná komisia, Čínskej regulačná komisia pre cenné papiere a NDRC ([264]).

(722) Výrobcovia batérií a dodávatelia surovín používaných pri výrobe batérií sú okrem toho takisto zahrnutí do katalógu podporovaných odvetví a môžu využívať zníženú daňovú sadzbu vo výške 15 %.

(723) Kým ciele a opatrenia stanovené v plánoch a politických dokumentoch na centrálnej úrovni poskytujú usmernenia týkajúce sa vývoja batérií a dodávateľských vstupov spojených s odvetvím elektrických vozidiel novej generácie v prospech odvetvia BEV ako celku, provinčné a miestne plány sú zamerané aj na riešenie špecifík ich územia a spoločností, ktoré sú tam usadené. Poskytujú predovšetkým podrobné ciele a zámery, ako vybudovať lokálnu výrobu a kontrolné dodávateľské reťazce pre domáci priemysel, so zahrnutím každého aspektu rozvoja odvetvia a poskytnutím jasných predpisov o type stimulov, ktoré sa spoločnostiam ponúkajú v rámci dodávateľského reťazca.

(724) Existuje niekoľko miestnych plánov nerastných zdrojov, ktoré predstavujú usmernenia pre provincie a mestá na prieskum a ťažbu nerastných zdrojov a stanovujú cieľ na rok 2025 pre prieskum a rozvoj nerastných zdrojov. Jedným z takých príkladov je plán pre nerastné suroviny Yichun (2021 – 2025) ([265]). Stanoveným cieľom plánu pre nerastné suroviny Yichun je vybudovať priemyselnú základňu lítiových batérií s medzinárodným vplyvom ([266]). Tento plán poskytuje aj podrobný prehľad o novo plánovaných baniach a súvisiacich priemyselných odvetviach. Napríklad rozvojová zóna ťažby tantalu-nióbu-lítia Yichun Yashan je vybudovaná s cieľom podporiť vývoj lítiovej batérie Yichun a priemyselného klastra nových zdrojov energie v hodnote 100 miliárd ([267]).

(725) Plán Suej-ning obsahuje ustanovenia o rozvojových cieľoch (*„do roku 2025 […] dosiahne* [ročná výroba] *materiálu na výrobu kladných elektród viac ako 800 000 ton a prekurzora materiálu na výrobu kladných elektród viac ako 500 000 ton“*), ročných cieľoch výroby (*„urýchliť […] ročnú výrobnú kapacitu lítium-iónových batérií, ktorá by mala dosiahnuť 100 GWh, z toho výrobná kapacita výkonových batérií dosiahne 60 GWh. […] Podporovať výstavbu mestského*

([261]) K dispozícii na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Anglický preklad je k dispozícii na adrese https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Oddiel II ods. 4: *„Zlepšiť technickú úroveň vzácnych zemín, vanádu-titánu, volfrámu-molybdénu, lítia, rubídia-cézia, grafitu a iných osobitných zdrojov v súvislosti s ťažbou, tavením a hĺbkovým spracovaním“*.

([263]) Oddiel III ods. 9 usmerňujúcich stanovísk o rozširovaní investícií do strategických novovznikajúcich odvetví.

([264]) Oddiel IV ods. 15 usmerňujúcich stanovísk o rozširovaní investícií do strategických novovznikajúcich odvetví.

([265]) K dispozícii na adrese http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5 %AE%9C% E6 %98 %A5 %E5 %B8 %82 %E7 %9F%BF%E4 %BA%A7 %E8 %B5 %84 %E6 %BA%90 %E6 %80 %BB%E4 %BD%93 %E8 %A7 %84 % E5 %88 %92 %EF%BC%882021-2025 %E5 %B9 %B4 %EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([266]) Pozri kapitolu 4, oddiel 1 plánu pre nerastné suroviny Yichun.

([267]) Pozri stĺpec 6 plánu pre nerastné suroviny Yichun.

energetického komplexu lítiových batérií päť v jednom, ktorý pozostáva z „nabíjania, skladovania, prípravy, výmeny a predaja“, a usilovať sa zabezpečiť, aby prevádzkový príjem mestského odvetvia výroby lítiových batérií prekročil 100 miliárd jüanov“) a cieľoch týkajúcich sa zisku (*„do roku 2025 (...) sa budeme snažiť podporiť rozvoj troch podnikov s prevádzkovým príjmom presahujúcim 10 miliárd jüanov a 15 podnikov s prevádzkovým príjmom presahujúcim 1 miliardu jüanov a vytvoriť odstupňovaný rozvojový klaster veľkých, stredných, malých podnikov a mikropodnikov*“), zatiaľ čo plán rozvoja Šan-tung obsahuje pokyny týkajúce sa cieľov predaja (*„Od roku 2021 do roku 2025, zavedieme viac ako 5 – 10 popredných podnikov vyrábajúcich lítiové batérie, ktoré budú vyrábať batérie pre ľahkú energiu, energiu a akumulátory energie, podporíme rozvoj skupiny podporných podnikov s príjmami z predaja od 500 miliónov do 1 miliardy jüanov a vytvoríme priemyselný klaster 50 – 100 dodávateľských a odberateľských podnikov v reťazci odvetvia lítiových batérií využívajúcich nové zdroje energie“*).

(726) Ťiang-si je hlavným výrobným centrom lítia a provinciou, kde sa nachádza Yichun, prezývaný aj „hlavné mesto lítia v Ázii“ ([268]). Vzhľadom na bohaté zásoby lítia venuje provincia osobitnú pozornosť odvetviu materiálov využívajúcich nové zdroje energie a lítiových batérií. V októbri 2022 provincia vydala „*Oznámenie o niekoľkých politických opatreniach na zlepšenie a posilnenie odvetvia lítiových batérií využívajúcich nové zdroje energie v našej provincii*“ (oznámenie č. 21 [2022]) (ďalej len „*opatrenia*“) ([269]). Podpora sa prejavuje na všetkých úrovniach dodávateľského reťazca, od dodávok nerastných surovín až po zriadenie výrobného odvetvia lítiových batérií. V opatreniach sa napríklad predpokladá zriadenie usmerňovacích fondov pre prieskum, rozvoj a investície do lítiových nerastných surovín ([270]). Odvetvie výroby batérií v Ťiang-si je podporované niekoľkými typmi kompenzácií, odmien ([271]) a podpory, pokiaľ ide o využívanie pôdy, využívanie elektriny, ([272]) využívanie plynu atď. ([273]) vrátane záväzkov vlastného imania a poistných kompenzácií.

(727) Komisia takisto zistila, že už v roku 2009 začala samospráva Yichun riadiť a chrániť mestské nerastné zdroje, aby podporila rozvoj odvetvia batérií využívajúcich nové zdroje energie. Uvádza sa to aj v dokumente obce Yichun „*Niekoľko stanovísk na posilnenie riadenia zdrojov lítnych nerastných surovín*“ ([274]) (*„lítiové nerastné suroviny Yichun“*). V článku 3 sa ďalej vymedzuje, že Úrad vedúcej skupiny pre rozvoj odvetvia lítiových batérií využívajúcich nové zdroje energie v meste Yichun je zodpovedný za usmerňovanie a koordináciu komplexného rozvoja a využívania lítiových minerálnych zdrojov v meste a za zabezpečenie stabilných dodávok lítia pre mestské podniky vyrábajúce batérie. V článku 6 miestna samospráva ďalej nariaďuje podnikom zaoberajúcim sa ťažbou lítia, aby *„aktívne podporovali a pomáhali podnikom* [mesta Yichun] v *odvetví batérií využívajúcich nové zdroje energie, aby sa stali väčšími a silnejšími, vytvorili dlhodobé kooperatívne, vzájomne výhodné strategické partnerstvo* medzi [ťažobnými spoločnosťami a spoločnosťami vyrábajúcimi batérie]“. V článku 7 sa uvádzajú predpisy týkajúce sa zavedeného cenového mechanizmu na predchádzanie cenovému monopolu. Vedúca skupina je zodpovedná za *„prevzatie vedenia pri organizovaní podnikov v oblasti novej energie z lítia a* [ťažobných spoločností], *aby vykonali úpravy založené na trende trhového vývoja za predpokladu stanovenia referenčnej ceny a aby jednotne vyjednávali a určovali cenu za dodávku sľudy lítia požadovanej podnikmi v oblasti novej energie z lítia*“.

(728) Aj provinčné plány Fu-ťien a obecné plány Ning-te obsahujú špecifické ustanovenia o type ponúkanej podpory, pričom niekedy sa v nich zachádza až tak ďaleko, že sa výslovne uvádzajú podporované spoločnosti. To je najmä prípad najväčšieho svetového výrobcu batérií CATL, ktorý má sídlo a dôležité výrobné zariadenia v tejto provincii.

([268]) K sporu o hlavné mesto lítia v Číne z pohľadu bane Guoxuan Suo v Yichune, Shanghai Metals Market. K dispozícii na adrese https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) K dispozícii na adrese http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Bod 5 opatrení.

([271]) Bod 3 opatrení.

([272]) Bod 1 opatrení.

([273]) Bod 8 opatrení.

([274]) K dispozícii na adrese https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) V 13. päťročnom pláne v záujme rozvoja elektrických vozidiel novej generácie provincie Fu-ťien sa uvádza, že *„spoločnosť CATL ako jadro* [provincie Fu-ťien] *bude aktívne podporovať expanziu priemyselných reťazcov, ako sú batérie“* ([275]).

(730) V *„usmerňujúcich stanoviskách Fu-ťien“* sa podporujú investície do vysokokvalitných projektov v oblasti lítiových batérií, novej energie a nových materiálov a snažia sa podporiť finančné inštitúcie, aby spolupracovali s prepojenými odvetviami a osobitnými fondmi na vykonávanie investícií a pôžičiek, zvýšenie úverovej podpory pre lítiové batérie, odvetvové projekty v oblasti nových zdrojov energie a nových materiálov vrátane podpory úrokových zliav pre veľké stavebné projekty v oblasti výroby lítiových batérií, v oblasti nových zdrojov energie a nových materiálov. V pláne sa takisto navrhuje vytvoriť nezávislý a *„kontrolovateľný“* priemyselný inovačný systém, ktorý podporuje rozvoj inovačných platforiem, ako je Národné centrum inžinierskeho výskumu pre technológiu skladovania elektrochemickej energie CATL. Odráža to vykonávanie národných politík realizovaných miestnou samosprávou v spolupráci so súkromným podnikom. V skutočnosti patrí medzi kľúčové úlohy Akčného plánu pre batérie z roku 2017 ([276]) vybudovanie inovačnej platformy pre batérie, ktorá je postavená na spolupráci medzi podnikmi, univerzitami a výskumnými centrami.

(731) V osobitnom pláne mesta Ning-te v záujme vysokokvalitného rozvoja výrobného priemyslu počas 14. päťročného plánu ([277]) sa stanovuje cieľ dosiahnuť do roku 2025 výrobnú kapacitu lítiových batérií 350 GWh a stať sa lídrom v tomto odvetví prostredníctvom rozvoja CATL. Hlboké väzby spoločnosti CATL s vládami rôznych obcí a provincií sa odrážajú aj v dohode o strategickej spolupráci podpísanej v roku 2021 medzi spoločnosťou CATL a ľudovou vládou provincie Kuej-čou ([278]), ktorej výsledkom je projekt spoločnosti CATL Guizhou New Energy Power and Energy Storage Battery Manufacturing Base project (projekt výrobnej základne pre batérie na výrobu novej energie a skladovanie energie) ([279]). Tieto hlboké väzby výslovne potvrdzuje aj prevádzkový riaditeľ spoločnosti CATL Guizhou, ktorý uvádza, že *„spoločnosť CATL Guizhou bude naďalej udržiavať inovatívny a vysokokvalitný rozvoj (...) a aktívne podporovať a dodržiavať vysokokvalitné rozvojové ciele výboru nového okresného pracovného a riadiaceho straníckeho výboru Gui'an a prispievať k vytvoreniu nového reťazca energetického priemyslu v Guijangu a Gui'ane* ([280])“. Guijang a Gui'an sa nachádzajú v provincii Kuej-čou. Medzi ďalšie príklady úzkeho zapojenia vlády patrí komplexná dohoda o spolupráci s vládou mesta Čao-čching ([281]), dohoda o strategickej spolupráci s vládou provincie S'-čchuan ([282]) a investičnou skupinou Shudao Investment Group, štátom vlastnenou investičnou skupinou ([283]). Okrem toho CATL spolupracuje aj na hexafluórfosforečnane lítnom, druhu lítia používaného ako elektrolyt v lítium-iónových batériách, a fosfáte železa so štátom vlastneným podnikom Guizhou Phosphate Chemical Group. Okrem toho v decembri 2021 CATL Guizhou, dcérska spoločnosť CATL, založila Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., ťažobnú spoločnosť so skupinou Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Skupina Guizhou Phosphate Chemical Group je uvedená v akčnom pláne Kuej-čou, v ktorom sú stanovené konkrétne výrobné ciele pre spoločnosti so sídlom v provincii Kuej-čou, ktoré vyrábajú materiály používané na energetickú transformáciu. Plán obsahuje jasné ciele týkajúce sa ročnej výroby fosfátu lítia a železa, elektrolytu, ktorý vedie ióny medzi anódou a katódou v lítium-iónových batériách, a jasne sa v ňom uvádza, ktoré vládne útvary a jednotky sú za tieto ciele zodpovedné. Spomedzi niekoľkých uvedených spoločností by ročná produkcia spoločnosti Guizhou Phosphorus Chemical New Energy mala dosiahnuť 30 000 ton fosfátu železa, spoločnosť Guizhou Yuneng by mala dosiahnuť ročnú produkciu 150 000 ton fosfátu lítia a železa.

([275]) K dispozícii na adrese: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

([276]) Pozri oddiel III ods. 1 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.

([277]) K dispozícii na adrese https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([278]) K dispozícii na adrese https://www.catl.com/en/news/790.html

([279]) Informácie k dispozícii na adrese https://www.catl.com/news/6263.html.

([280]) Pozri Guizhou Daily, 10. marca 2023 k dispozícii na adrese http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html

([281]) CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing (CATL podpisuje komplexnú dohodu o spolupráci s mestom Čao-čching), CATL, 12. októbra 2023. K dispozícii na adrese https://www.catl.com/en/news/6122.html

([282]) Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation (Provincia S'-čchuan a CATL prehlbujú strategickú spoluprácu), CATL, 5. februára 2024, dostupné na adrese: https://www.catl.com/en/news/6213.html.

([283]) CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation (CATL a Shudao Investment Group dosahujú strategickú spoluprácu), CATL, 18. februára 2024. K dispozícii na adrese https://www.catl.com/en/news/6218.html

([284]) CATL sets up mining company after BYD (CATL zakladá ťažobnú spoločnosť po BYD), CnEVPost, 4. januára 2022. K dispozícii na adrese: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) Rozvoj CATL a mesta Ning-te je neoddeliteľne prepojený, pretože mesto si stanovilo cieľ dosiahnuť do roku 2025 výrobnú kapacitu lítiových batérií 350 GWh a stať sa lídrom odvetvia so „[zameraním sa] *na podporu tretej, štvrtej a piatej fázy rozšírenia kapacity CATL a CATL New Energy Technology, výstavbu projektov CATL FAW, pokračovať v rozširovaní dvoch hlavných priemyselných lídrov CATL a CATL New Energy Technology, ďalej rozširovať kapacitu výroby batérií a trhový podiel* […]“ ([285]). Ďalšie podporné opatrenia zahŕňajú subvencie na nákup vybavenia ([286]), odmeny založené na ročnej výrobe podnikov ([287]) a finančnú podporu ([288]).

(733) Napokon, pokiaľ ide o Šen-čen, kde sa okrem iného nachádza ústredie BYD, v *pláne Šen-čen* sa uvádzajú podrobné predpisy o type finančnej podpory, ktorú by mali bankové a finančné inštitúcie poskytovať odvetviu v celom jeho dodávateľskom reťazci, a to od obstarávania tovaru až po zvýšenie spotreby elektrických vozidiel novej generácie spotrebiteľmi. Plán Šen-čen napríklad umožňuje „*podporovať hlavné podniky pri vydávaní faktúr dodávateľského reťazca a povzbudzovať finančné inštitúcie, aby zvýšili diskontné financovanie faktúr dodávateľského reťazca,* […] *podporovať bankové finančné inštitúcie, aby sa zamerali na smerovanie rozvoja hospodárstva odvetvia elektrických vozidiel novej generácie* […] *formulovať plány finančných služieb počas celého životného cyklu a vykonávať flexibilné metódy oceňovania úverov a splácania úrokov*“ ([289]). V prípade spoločností vyrábajúcich elektrické vozidlá novej generácie sa v pláne poverujú finančné inštitúcie, aby „*zvýšili úverovú podporu technologickej transformácie, investície do výskumu a vývoja a rozširovanie výroby, zvýšili podiel strednodobých a dlhodobých úverov*“ ([290]) a „[a]ktívne skúmali a vyvíjali inovatívne produkty, ako sú elektrické vozidlá novej generácie, záložné práva na príjmy z úverov a úvery na zníženie emisií uhlíka na podporu ekologického a nízkouhlíkového rozvoja automobilových spoločností“ ([291]).

(734) Spoločnosti vyrábajúce batérie sú podporované finančnými inštitúciami prostredníctvom finančných záruk, prepojením investícií a úverov, syndikovanými úvermi atď. ([292]), pričom spoločnosti zaoberajúce sa motorovým a elektronickým riadením sú podporované prostredníctvom úverov na vedu a techniku, rizikového kapitálu, kapitálového financovania atď ([293]). V záverečnej fáze spotreby NEV sa „[b]*ankové finančné inštitúcie vyzývajú, aby zvýšili svoju podporu pre spotrebiteľské úvery na automobily, preskúmali inovácie online úverov, osvojili si nové digitálne metódy kontroly rizika, zlepšili skúsenosti so zákazníckymi procesmi a poskytovali diferencované riešenia v oblasti finančných služieb*“ ([294]). Okrem toho sa v pláne Šen-čen nariaďuje „[p]*odporovať automobilové spoločnosti pri zakladaní spoločností na financovanie automobilov pre spotrebiteľov a iných inštitúcií na poskytovanie profesionálnych* finančných *služieb pre spotrebu elektrických vozidiel novej generácie a ďalej zvyšovať mieru prieniku elektrických vozidiel novej generácie na trh*“ ([295]). V oddiele III bode 1.9 plánu Šen-čen sa uvádza podpora celého priemyselného reťazca zo strany finančných inštitúcií na všetky druhy podnikov NEV (startupy, malé, stredné podniky, mikropodniky) prostredníctvom úverov, externých priamych investícií, vládnych záruk, bankových úverov, fondov na kompenzáciu rizika, ocenení a subvencií. Nakoniec sa v pláne Šen-čen odporúča „[v]*hodne využiť subvenčné projektové fondy na financovanie vydávania podnikových dlhopisov mesta Šen-čen na podporu kvalifikovaných spoločností v odvetví elektrických vozidiel novej generácie pri vydávaní nástrojov dlhového financovania, podnikových dlhopisov a iných podnikových úverových dlhopisov*“. Odvetvie je podporované tak na domácej úrovni, ako aj na medzinárodnej scéne („[o]*ptimalizovať cezhraničné finančné služby na podporu spoločností vyrábajúcich elektrické vozidlá novej generácie pri globálnej orientácii*“) ([296]).

(735) V plánoch sa zdôrazňuje potreba ďalšieho začleňovania odvetví výroby batérií a elektrických vozidiel prostredníctvom zabezpečenia kľúčových surovín, znižovania nákladov a podpory propagácie a pokroku v oblasti výskumu a vývoja batérií s cieľom zlepšiť výkon batériových elektrických vozidiel a podporiť ich popularizáciu.

([285]) Pozri kapitolu III oddiel 1 *výrobného plánu Ning-te*.
([286]) Pozri bod 2 *opatrení Ning-te* k dispozícii na adrese: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Napríklad pozri bod 3 *opatrení Ning-te*.
([288]) Napríklad pozri bod 7 *opatrení Ning-te*. „*Podporovať štátom vlastnené podniky, aby preskúmali vytvorenie kapitálových fondov pre projekty dodávateľského] reťazca v odvetví nových energií*“.
([289]) Oddiel III bod 1.7 plánu Šen-čen.
([290]) Oddiel III bod 1.1 plánu Šen-čen.
([291]) *Tamže*.
([292]) Oddiel III bod 1.2 plánu Šen-čen.
([293]) Oddiel III bod 1.3 plánu Šen-čen.
([294]) Oddiel III bod 1.6 plánu Šen-čen.
([295]) *Tamže*.
([296]) Oddiel III bod 1.12 plánu Šen-čen.

(736) Komisia takisto našla v rôznych plánoch a politických dokumentoch uvedených v tomto bode, že podniky zapojené do výroby a spracovania vstupov pre výrobné odvetvie BEV môžu využívať množstvo preferenčných schém, ako napríklad:

— Prístup k vládnym fondom, rizikovému kapitálu a štátom financovaným priemyselným investičným fondom

— Dlhopisy

— Vývozné obmedzenia

— Vládou zabezpečené záväzky vlastného imania

— Poradenské fondy

— Poistné odškodnenie

— Pozemky, elektrina a plyn za lacnejšie ceny

— Úvery od štátom vlastnených bánk na nekomerčnom základe

— Preferenčné fiškálne politiky

— Subvencie na nákup

— Odmeny

(737) Súhrnne povedané, uvedené dokumenty a dôkazy potvrdzujú, že cieľom politiky čínskej vlády, ako ho vykonáva, bolo podporiť rozvoj odvetvia BEV, a to okrem iného podporou odvetvia výroby batérií a ich vstupov ako kľúčového faktora na úspešné dosiahnutie tohto cieľa.

3. *Konkrétne opatrenia, ktoré prijala čínska vláda v záujme dosiahnutia svojich politických cieľov v oblasti rozvoja odvetvia BEV*

a) *Verejná podpora odvetvia výrobcov batérií a ich vstupov*

(738) Okrem opatrení uvedených v odôvodnení 736 Komisia identifikovala niekoľko právnych zdrojov, ktoré naznačujú verejnú podporu odvetvia výrobcov batérií a ich vstupov s konečným cieľom rozvíjať tieto odvetvia v prospech výrobcov BEV. Tieto zdroje jasne poukazujú na silné zasahovanie a kontrolu ústrednej vlády v sektore batérií a vstupov pre batérie, pokiaľ ide o výrobu, ciele predaja a kontrolu cien. Nejde o obyčajný regulačný rámec pre dodávateľov vstupov, ale o rámec, v ktorom dodávatelia vstupov dostali právomoci, ktoré im umožnili rozvíjať vládne funkcie týkajúce sa marketingu a dodávok vstupov (t. j. batérií a lítia), aby sa dosiahol príslušný vládny cieľ rozvoja sektora NEV, ktorého súčasťou sú BEV. Opatrenia na podporu LFP a batérií preukazujú, že existuje zámer rozvíjať odvetvie BEV prostredníctvom podpory vstupov na začiatku výrobného procesu. Dodávateľom vstupov sa vďaka podpore čínskej vlády poskytujú prostriedky na plnenie ich verejných funkcií, konkrétne na rozvoj odvetvia BEV.

(739) Komisia takisto preskúmala, či aj výrobcovia batérií dostávali finančnú podporu od čínskej vlády, ktorá im umožnila vykonávať národné politiky a konať ako verejné orgány. Vzhľadom na obmedzené informácie, ktoré mala Komisia k dispozícii z dôvodu nespolupráce, musela Komisia vychádzať z dostupných skutočností. Komisia sa v tejto súvislosti opierala o verejne dostupné informácie týkajúce sa CATL a informácie, ktoré poskytli výrobcovia batérií prepojení na skupiny Geely a SAIC.

(740) Z dostupných informácií týkajúcich sa CATL vyplynulo, že sa jej podarilo stať sa ziskovou a vplyvnou vďaka vládnej podpore a vlastnostiam čínskeho domáceho trhu. Z verejných zdrojov najmä vyplýva, že vládne finančné prostriedky tvorili až do roku 2020 pätinu jej čistého príjmu ([297]). Túto podporu potvrdila aj novšia publikácia, podľa ktorej „*CATL v roku 2023 získala 5,72 miliardy jüanov (790 miliónov dolárov), čo je viac ako dvojnásobok oproti predchádzajúcemu roku*“ a predstavuje „*13 % jej čistého zisku*“ ([298]).

(741) Komisia takisto zistila, že výrobcovia batérií prepojení so skupinami Geely a SAIC, ktorí zaslali dotazník, takisto využívali napadnuteľné subvencie, a to napríklad preferenčné financovanie, programy oslobodenia od daní a ich zníženia a granty. To je tiež v súlade so zisteniami Komisie opísanými v odôvodnení 735.

(742) Pri absencii spolupráce zo strany neprepojených dodávateľov LFP Komisia nemohla zistiť, či aj dodávatelia fosfátu lítia a železa využívali vládnu podporu podobným spôsobom ako výrobcovia batérií. Vzhľadom na platný regulačný rámec a národné politiky by však Komisia mohla vyvodiť závery, že podobne ako výrobcovia batérií, aj výrobcovia fosfátu lítia a železa profitovali z vládnej finančnej podpory v rôznych formách.

(743) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že čínska vláda umelo udržuje výrobcov batérií a výrobcov fosfátu lítia a železa finančne nad vodou, aby im umožnila vykonávať vládnu právomoc predávať batérie a fosfát lítia a železa za nižšiu než primeranú odplatu čínskym výrobcom BEV.

b) *Opatrenia čínskej vlády týkajúce sa stanovovania cien batérií a znižovania nákladov pre odvetvie BEV*

(744) Čínska vláda zaviedla niekoľko opatrení, aby zabezpečila, že sa batérie a ich vstupy budú odvetviu BEV dodávať za nízke ceny. Čínska vláda okrem toho zabezpečila, že sa znížia zodpovedajúce náklady odvetvia BEV na také dôležité vstupy na výrobu BEV. Tieto opatrenia jednoznačne uprednostňovali odvetvie BEV. Dokazujú to aj nasledujúce dokumenty.

(745) Osobitné predpisy týkajúce sa nákladov na batérie už boli zahrnuté v pláne NEV na roky 2012 – 2020, v ktorom sa stanovilo, že do roku 2015 by moduly batérií mali stáť menej ako 2 jüany/watthodina a tieto náklady by sa mali ďalej znížiť do roku 2020 na menej ako 1,5 jüanu/watthodina ([299]). V pláne sa takisto stanovuje založenie dvoch či troch vedúcich podnikov na výrobu batérií s rozsahom výroby a predaja viac ako 10 miliárd watthodín, ako aj vytvorenie dvoch či troch hlavných výrobných podnikov na výrobu kladných a záporných elektród, elektrolytov a ďalších kľúčových materiálov ([300]). V pláne sa uvádza, ako vláda zohráva kľúčovú úlohu v rozvoji tohto odvetvia tým, že sa „*drží kombinácie vládneho usmernenia a hnacej sily trhu*“. Najmä v počiatočnom období bude vláda „*aktívne zohrávať úlohu usmerňovania plánovania a politických stimulov, zhromažďovať vedecké, technologické a priemyselné zdroje, podporovať vývoj a výrobu elektrických vozidiel novej generácie šetriacich energiu a usmerňovať spotrebu na trhu*“ ([301]). To sa malo dosiahnuť vyčlenením ústredných finančných prostriedkov, preferenčnými daňovými politikami a podporou finančných inštitúcií ([302]).

(746) V Akčnom pláne pre batérie z roku 2017, vypracovanom v súlade s cieľmi stanovenými v Made in China 2025, sa stanovujú tri kľúčové úlohy: po prvé „*ďalšie znižovanie nákladov a zabezpečenie dodávok vysokokvalitných batérií do roku 2018*“; po druhé sa „do roku 2020 špecifická hustota energie systému bude usilovať dosiahnuť 260 watthodín/kilogram a náklady sa znížia na menej ako 1 jüan/watthodinu; po tretie dosiahne hustota energie do roku 2025 úroveň 500 watthodín/kilogram“.

([297]) Pozri výročnú správu CATL za rok 2020 a takisto: Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries (Prečo čínska spoločnosť dominuje batériám pre elektrické vozidlá), The New York Times, 22. decembra 2021, k dispozícii na adrese: 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]) Oddiel 5 ods. 1, plán NEV na roky 2012 – 2020.

([300]) Článok 2 ods. 2, plán NEV na roky 2012 – 2020.

([301]) Článok 2 ods. 2, plán NEV na roky 2012 – 2020.

([302]) Oddiel 5 ods. 2 a ods. 3, plán NEV na roky 2012 – 2020.

(747) V tomto ohľade dôkazy o cenových stropoch ukazujú, že poskytovanie týchto tovarov, ktoré reguluje vláda, sa stáva vládnou funkciou, ktorú potom vykonávajú dodávatelia vstupov, ktorí vystupujú ako verejné orgány. Čínska vláda stanovuje veľmi špecifické kvalitatívne ciele rozvoja s cieľom dosiahnuť stabilitu trhu a znížiť náklady. Preto musí byť rast výrobného odvetvia batérií *„koordinovaný“* ([303]) a výskum a vývoj sa zameriava na zlepšenie lítium-iónových batérií ([304]), ktoré sú hlavným typom batérií používaných v BEV. Na dosiahnutie týchto cieľov sa v Akčnom pláne pre batérie z roku 2017 stanovilo *„zvýšenie podpory politiky“* ([305]). Táto podpora politiky zahŕňa *„vedúcu úlohu vlády“* a „[o]*slobodenie od spotrebnej dane, ak je batériový výrobok oprávnený*; [p]*odniky vyrábajúce batérie sú oprávnené využívať daňové stimuly, ako sú stimuly pre podniky s vyspelými technológiami, transfer technológií a technologický rozvoj*“ ([306]).

(748) Akčný plán pre batérie z roku 2017 sa takisto týka vzťahu medzi vládou a priemyselnými združeniami, ako sa uvádza v článku 4 ods. 3 plánu, *„plne zohrávajú úlohu priemyselných združení a iných organizácií a vzájomne komunikujú a spolupracujú na* […] *politických opatreniach a návrhoch, posilňujú riadenie sebadisciplíny tohto priemyslu a podporujú koordinovaný rozvoj batérií a prepojených odvetví“*. Úloha priemyselných združení v čínskom hospodárskom systéme sa preskúma v odôvodnení 778.

(749) Predovšetkým, vládne zasahovanie do celého dodávateľského reťazca a jeho cieľ znížiť ceny v prospech odvetvia BEV je zrejmý z *oznámenia o odvetví výroby batérií*, v ktorom sa predpokladá spolupráca medzi dodávateľskými a odberateľskými subjektmi *„s cieľom stabilizovať očakávania, objasniť množstvo a cenu, zabezpečiť dodávky a vytvoriť obojstranne výhodnú spoluprácu“* ([307]). V oznámení o odvetví výroby batérií sa takisto nariaďuje oddeleniam dohľadu nad miestnymi trhmi, aby *„posilnili dohľad a prísne prešetrovali a riešili hromadenie, znižovanie cien, nekalú hospodársku súťaž a iné správanie v dodávateľskom a odberateľskom odvetví výroby lítiových batérií, aby sa zachoval trhový poriadok“* ([308]).

(750) To ďalej svedčí o tom, ako rozsiahle čínska vláda zasahuje, aby proaktívne zabezpečila, že sa ceny v dodávateľskom reťazci batérií zosúladia smerom nadol s cieľom podporiť stabilitu trhu v prospech výrobcov BEV. Čínska vláda preto stanovila poskytovanie tohto tovaru za určitú cenu ako funkciu vlády, ktorú následne vykonávajú verejné orgány.

(751) Ešte výraznejšie je, že vládne zasahovanie do cien domácich surovín sa odráža aj v tlačových vyhláseniach ministerstva priemyslu a informačných technológií. Počas tlačovej konferencie o prudkom zvyšovaní cien surovín používaných v elektrických autách, ktorá sa konala v Pekingu v apríli 2022, hovorca ministerstva priemyslu a informačných technológií potvrdil, že *„čo najskôr stlačíme* [ceny surovín] *späť na rozumnú úroveň“*, že *„ministerstvo pomôže urýchliť rozvoj miestnych zdrojov v Číne“ a* že *„stabilné fungovanie sektora čelí veľkému tlaku, ktorý musia spoločne zvládnuť všetky príslušné strany“* ([309]). Išlo o pokračovanie sympózia, ktoré v marci 2022 zorganizovalo ministerstvo priemyslu a informačných technológií a oddelenie priemyslu surovín a prvé oddelenie priemyslu zariadení ministerstva priemyslu a informačných technológií spolu s oddelením pre tvorbu cien NDRC a Štátnou správou pre reguláciu trhu k zvýšeniu cien dodávateľského materiálu surovín na batérie ([310]). Na stretnutí sa zúčastnilo Čínske združenie priemyslu neželezných kovov (ďalej len „CNMIA“), Čínske združenie automobilových výrobcov (ďalej len „CAAM“) a Čínske združenie pre inováciu v odvetví výroby automobilových batérií (ďalej len „CAPBIIA“) a ďalšie priemyselné organizácie, ako aj príslušné osoby zodpovedné za kľúčové dodávateľské a odberateľské podniky v oblasti rozvoja zdrojov lítia, výroby lítiovej soli, katódových materiálov, energetických batérií a ďalších priemyselných reťazcov ([311]).

([303]) Oddiel 1 ods. 2 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.
([304]) Oddiel 2 ods. 2 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.
([305]) Oddiel 4 ods. 1 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.
([306]) Oddiel 4 ods. 1 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.
([307]) Pozri bod 2 oznámenia o odvetví výroby batérií.
([308]) Tamže.
([309]) Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry (Ministerstvo sa chystá stabilizovať zvyšovanie cien ovplyvňujúce automobilový priemysel), Štátna rada Čínskej ľudovej republiky, 25. apríla 2022. K dispozícii na adrese https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) K dispozícii na adrese https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) K dispozícii na adrese https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Zníženie nákladov sa zdôrazňuje najmä vo vládou stanovených usmerneniach pre odvetvie lítium-iónových batérií, v štandardizovaných podmienkach z roku 2021 sa navrhujú technické normy, ako je minimálna energetická hustota batériových súprav 180 Wh/kg, ([312]) a *„vedú podniky k znižovaniu výrobných projektov, ktoré jednoducho rozširujú výrobnú kapacitu, k posilňovaniu technologických inovácií, zlepšovaniu kvality produktov a znižovaniu výrobných nákladov“* ([313]).

(753) Komisia takisto zistila, že niektoré suroviny používané pri výrobe batérií podliehajú vývozným obmedzeniam, ako sú opatrenia na kontrolu vývozu, a že pri vývoze sa nevracia domáca DPH. Stanoveným politickým cieľom týchto opatrení je odradiť ich od vývozu a vytvoriť domácu nadmernú ponuku tak, aby ceny na domácom trhu boli lacné a aby boli dostatočné množstvá v prospech domácich odberateľských odvetví vrátane výrobcov BEV.

(754) V tomto ohľade Komisia zistila, že na FLP, čo je typ lítia používaného v batériách, sa pri vývoze nevzťahuje vrátenie DPH vo výške 13 %, čím sa cena týchto surovín na domácom trhu umelo znižuje pre domácu spotrebu.

(755) Od roku 2006 čínska vláda prostredníctvom *„rozhodnutia o dočasnej kontrole vývozu výrobkov súvisiacich s grafitom“* (oznámenie č. 50 [2006]) ([314]) ukladá dočasné vývozné obmedzenia na tovar súvisiaci s grafitom. Na základe rozhodnutia sa sedem typov výrobkov ([315]) súvisiacich s grafitom podrobuje dočasným opatreniam na kontrolu vývozu. Dočasné opatrenia na kontrolu vývozu boli zrušené oznámením *„Optimalizácia a úprava dočasných opatrení na kontrolu vývozu výrobkov z grafitu“* ([316]) (oznámenie č. 39 [2023]), uverejnené 20. októbra 2023 a účinné od 1. decembra 2023. Politika zároveň pridáva do zoznamu kontroly vývozu dva nové typy výrobkov z grafitu. Na grafit sa vzťahujú aj vývozné obmedzenia vo forme žiadnej náhrady 13 % domácej DPH v prípade vývozu ([317]).

(756) Komisia takisto zistila, že niektoré druhy medi podliehajú vývoznému clu vo výške 30 % podľa *plánu úpravy ciel z roku 2022* ([318]) a *plánu úpravy ciel z roku 2023* ([319]). Na základe príslušného kódu HS sa vyberá dodatočná dočasná vývozná daň vo výške 5 – 15 %.

(757) Napokon Komisia takisto zistila, že Čína konsoliduje svoje odvetvie vzácnych zemín, ktoré je potrebné aj na výrobu batérií BEV, aby okrem iného kontrolovala úroveň cien a zabezpečila strategické, hospodárske a udržateľné ciele. Konkrétne v decembri 2021 sa tri štátne subjekty zlúčili a vytvorili spoločnosť China Rare Earth Group Co. Ltd, ktorá pokrýva približne 62 % celkových dodávok ťažkých vzácnych zemín v Číne ([320]). Následne vláda na vnútroštátnej úrovni prijala ďalšie opatrenia, ako je zavedenie vývozných obmedzení, s rovnakým cieľom zvýšiť dodávky domácim výrobcom s lacnými a dostupnými surovinami potrebnými okrem iného na výrobu BEV.

c) *Záver*

(758) Na záver, vládne smernice, stanoviská a nariadenia týkajúce sa výrobného odvetvia BEV poukazujú na to, že vláda smeruje toto odvetvie k jeho rozvoju a zlepšovaniu prostredníctvom znižovania nákladov a stabilnej dodávky kľúčových vstupov. Okrem toho vláda stanovila systém jasnej a neustálej kontroly a monitorovania cien batérií a ich vstupov, aby sa zabezpečilo, že ich výrobné odvetvie BEV môže odoberať za nízke ceny a v dostatočnom množstve.

([312]) Pozri oddiel III bod 1 štandardizovaných podmienok.
([313]) Pozri oddiel I bod 3 štandardizovaných podmienok.
([314]) K dispozícii na adrese http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) Kódy HS: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 a 8545900000.
([316]) K dispozícii na adrese http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Pozri kódy HS: 38011000 na adrese https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) K dispozícii na adrese http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, pozri doklad 7.
([319]) K dispozícii na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, pozri dôkaz 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Zo všetkých uvedených informácií vyplýva, že čínska vláda zaviedla na centrálnej a miestnej úrovni množstvo politík a opatrení zameraných na dodávateľov batérií a vstupov, a to v konečnom dôsledku s cieľom podporiť výrobné odvetvie BEV. Všetky tieto vstupy tvoria významnú časť výrobných nákladov BEV. V dôsledku týchto politík čínska vláda stanovuje ciele na zabezpečenie stabilných a dostatočných dodávok týchto batérií a vstupov spolu s nižšími cenami v prospech výrobcov BEV v podobe výrazného zníženia nákladov, čo im umožňuje predávať BEV za nižšie ceny a to aj na trhu Únie. Dôkazy o finančnej podpore poskytovanej výrobcom batérií sú predmetom odôvodnení 739 – 743.

1. *Vzťah medzi dodávateľmi vstupov a čínskou vládou*

(760) Po analýze právneho a ekonomického rámca, v ktorom dodávatelia vstupov pôsobia, do značnej miery diktovaného politickými cieľmi čínskej vlády rozvíjať priemysel BEV prostredníctvom dodávateľov vstupov, Komisia analyzovala aj charakteristiky čínskeho domáceho trhu s batériami, dôkazy o prítomnosti/vlastníctve štátu v rámci dodávateľov vstupov, ako aj ďalšie znaky, že čínska vláda vykonávala nad týmito subjektmi významnú kontrolu (vrátane ich organizačných charakteristík, reťazcov rozhodovacích právomocí a celkového vzťahu s čínskou vládou).

(761) Komisia si vyžiadala informácie o *štruktúre domáceho trhu s batériami*. Ako je vysvetlené v bode 3.3.1.2, čínska vláda nespolupracovala v prípade dodávateľov vstupných materiálov pôsobiacich na čínskom domácom trhu vrátane dodávateľov batérií do BEV a neposkytla vysvetlenie ani dôležité informácie o domácom trhu s batériami. Komisia preto musela svoje závery založiť na dostupných skutočnostiach v súlade s článkom 28 základného nariadenia.

(762) V tejto súvislosti Komisia vychádzala zo štyroch súborov informácií, t. j. z informácií predložených v správe spoločnosti Rhodium ([321]), z geografickej rovnováhy trhu s batériovými článkami, ako ju predložila spoločnosť BMI ([322]), zo správy Čínskeho združenia pre inováciu v odvetví výroby automobilových batérií ([323]) a z informácií poskytnutých skupinami zaradenými do vzorky, ktoré si zakúpili batérie.

(763) V informáciách v správe spoločnosti Rhodium je uvedené, že *„okrem spoločnosti LG Energy Solution dominujú čínskemu trhu s EV batériami domáci aktéri“* ([324]). V správe sa konkrétnejšie uvádza, že výrobcovia batérií vo vlastníctve Číny mali v roku 2021 podiel na čínskom domácom trhu viac ako 88 %, pričom výrobcovia batérií, ktorí sú v zahraničnom vlastníctve, majú trhový podiel len 4 %. Pokiaľ ide o zvyšných 8 %, neuviedol sa žiadny údaj o domovskej krajine. Vzhľadom na obmedzený podiel hlavných zahraničných dodávateľov batérií na čínskom trhu a vzhľadom na to, že čínska vláda nespolupracovala, Komisia usúdila, že aj ostatní výrobcovia budú v čínskom vlastníctve. V tej istej správe sa takisto zistilo, že spoločnosť CATL mala v roku 2020 podiel na čínskom trhu viac ako 52 %. Vzhľadom na absenciu informácií o opaku Komisia dospela k záveru, že tieto zistenia platili aj počas obdobia prešetrovania.

(764) Komisia takisto zistila, že desať identifikovaných výrobcov batérií uvedených v správe spoločnosti Rhodium bolo buď členmi združenia CBIA (alebo jeho výkonnej rady), spoločnosti CIAPS alebo čiastočne vo vlastníctve štátu. Zatiaľ čo členovia CBIA a CIAPS mali trhový podiel viac ako 86 %, členovia, ktorí zastávali podpredsedníctvo alebo boli členmi výkonnej rady, mali v roku 2021 trhový podiel viac ako 62 %. Správa takisto naznačila, že existuje súbor politík zameraných na uprednostňovanie čínskych domácich dodávateľov batérií ([325]).

([321]) Deformácie na medzinárodných trhoch a v Číne: Vládna podpora v oblasti batérií pre elektrické vozidlá, skupina Rhodium, december 2022 (ďalej len „správa spoločnosti Rhodium“), strana 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Pozri správu Čínskeho združenia pre inováciu v odvetví výroby automobilových batérií zverejnenú 11. januára 2024 a vykázanú na 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]) Správa spoločnosti Rhodium, s. 41.

([325]) Správa spoločnosti Rhodium, s. 58.

(765) Geografická rovnováha na trhu s batériovými článkami predložená spoločnosťou BMI ([326]) svedčí o tom, že čínska ponuka batérií predstavovala v rokoch 2022 a 2023 viac ako 170 % miestneho dopytu, čo poukazuje aj na jasnú dominanciu čínskych výrobcov batérií na miestnom trhu.

(766) Okrem toho sa v správe Čínskeho združenia pre inováciu v odvetví výroby automobilových batérií uvádza, že približne 97 % trhového podielu inštalovanej kapacity ([327]) mali v roku 2023 čínski domáci výrobcovia batérií. Čínski členovia CBIA vyrábajúci batérie predstavovali najmenej 66 % trhového podielu, pričom BYD, druhý najväčší výrobca predstavujúci 27 % inštalovanej kapacity v Číne v roku 2023, je súčasťou CIAPS. Jedna spoločnosť, China Aviation Lithium Battery (CALB), bola členom výkonnej rady CBIA a súčasne štátom vlastneným podnikom. Samotná CATL predstavovala v roku 2023 viac ako 40 % celkovej nainštalovanej kapacity Číny a je členom výkonnej rady CBIA.

(767) Komisia takisto konštatovala, že CBIA a CIAP nezverejňujú úplný zoznam členov online. Komisii sa podarilo zistiť účasť spoločností v CBIA, CIAPS a iných priemyselných združeniach na základe ich výročných správ a iných informácií dostupných online, ako je zoznam členov ich výkonných orgánov. Keďže čínska vláda neposkytla informácie ani oficiálne verejné údaje týkajúce sa úplného zoznamu členov CBIA a CIAPS, Komisia z toho vyvodila záver, že členmi týchto združení mohlo byť ešte viac dodávateľov batérií.

(768) Napokon, hoci z dôvodu nespolupráce nebolo možné vyvodiť žiadny záver, pokiaľ ide o hodnotu nákupov batérií, ktoré uskutočnila skupina SAIC, Komisia zistila, že všetci nahlásení dodávatelia batérií sa nachádzali v ČĽR. Pokiaľ ide o skupinu Geely, najmenej 65 % jej nákupov uskutočnili spoločnosti, ktoré boli buď členmi CBIA, CIAPS, alebo boli čiastočne vo vlastníctve štátu. Pokiaľ ide o skupinu SAIC, hoci nebolo možné overiť žiadne informácie o nákupnej hodnote či objeme, informácie v spise ukazujú, že jej štyria hlavní dodávatelia batérií boli čiastočne priamo alebo nepriamo vlastnení štátom, členmi CBIA alebo s ňou boli úzko spojení prostredníctvom jedného z akcionárov dodávateľov (CATL).

(769) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že čínsky domáci trh obsluhujú takmer výlučne domáci dodávatelia batérií. Významná väčšina týchto dodávateľov je členom združení ako CBIA a CIAPS a/alebo sú vo vlastníctve štátu.

(770) Komisia ďalej preskúmala *vzťah medzi čínskou vládou a dodávateľmi batérií* s cieľom zistiť, či vláda vykonávala významnú kontrolu nad danými subjektmi a ich správaním na trhu. Úloha, ktorú zohrávajú združenia, je veľmi dôležitá na to, aby sa ukázalo, ako čínska vláda prostredníctvom združení zabezpečuje realizáciu svojich politických cieľov na rozvoj odvetvia BEV.

(771) Keďže čínska vláda neposkytla žiadne informácie o počte ani iné informácie o formálnych dôkazoch vlastníctva vlády a kontroly domácich dodávateľov batérií pre BEV, Komisia sa musela spoliehať na dostupné skutočnosti dostupné podľa článku 28 základného nariadenia. Na tento účel Komisia analyzovala situáciu dodávateľov batérií dvoch neintegrovaných skupín zaradených do vzorky (skupiny Geely a SAIC). Ako už bolo uvedené, čínska vláda neposkytla požadované informácie o vlastníctve a kontrole dodávateľov lítia a/alebo batérií a/alebo o združeniach výrobcov batérií. Okrem toho neprepojení dodávatelia batérií pre skupiny Geely a SAIC neposkytli vyplnený dotazník a informácie o vlastníctve a kontrole zo strany čínskej vlády. Komisia si preto musela vyhľadať tieto informácie vo verejnej sfére. Keď Komisia nebola schopná nájsť informácie vo verejnej oblasti, musela vyvodiť závery na základe článku 28 základného nariadenia.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Pozri poznámku pod čiarou č. 323, tabuľku 4.

(772) Pokiaľ ide o skupinu SAIC, hoci nebolo možné overiť žiadne informácie o nákupnej hodnote alebo objeme, informácie v spise stále poukazovali na to, že štyria hlavní dodávatelia batérií skupiny SAIC, ktorí tvoria hlavný podiel ich nákupov batérií, boli čiastočne priamo alebo nepriamo vo vlastníctve štátu. Pokiaľ ide o skupinu Geely, zistilo sa, že traja zo 14 dodávateľov batérií sú čiastočne vo vlastníctve štátu. Zistilo sa, že veľká časť dodávateľov batérií skupín SAIC a Geely je tiež súčasťou priemyselných združení. Komisia okrem toho zistila, že z desiatich najlepších identifikovaných výrobcov batérií uvedených v správe spoločnosti Rhodium a pôsobiacich na čínskom domácom trhu v roku 2020 je najmenej sedem z nich čiastočne vo vlastníctve štátu ([328]).

(773) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 763, dodávatelia batérií, o ktorých sa zistilo, že sú súčasťou CBIA alebo CIAPS, predstavovali v roku 2020 viac ako 86 % podielu na trhu v Číne. Spoločnosť CALB bola členom výkonnej rady CBIA a súčasne štátom vlastneným podnikom (odôvodnenie 765). CATL, kľúčový subjekt na čínskom trhu, ktorý v roku 2020 predstavoval 52 % celkového čínskeho domáceho trhu, je priamym a nepriamym (prostredníctvom spoločných podnikov) dodávateľom skupín Geely a SAIC a členom výkonnej rady CBIA.

(774) Keďže čínska vláda nespolupracovala, Komisia sa musela spoliehať na verejne dostupné informácie, aby určila, ktorí z týchto dodávateľov sú členovia združení. Komisia konštatovala, že CBIA a CIAP nezverejňujú úplný zoznam členov online. Komisii sa však podarilo zistiť účasť spoločností v CBIA, CIAPS a iných priemyselných združeniach na základe ich výročných správ a iných informácií dostupných online, ako je zoznam členov ich výkonných orgánov. Keďže čínska vláda neposkytla informácie ani oficiálne verejné údaje týkajúce sa úplného zoznamu členov CBIA a CIAPS, Komisia z toho vyvodila záver, že je pravdepodobné, že členmi týchto združení môže byť ešte viac dodávateľov.

(775) Okrem toho CBIA zverejňuje len zoznam členov výkonnej rady a „*nových členov*“. Na tomto zozname sú členovia, ktorí sa pripojili od marca 2017, pričom združenie bolo založené v roku 1988. Podľa informácií na internete má združenie viac ako 500 členov skupiny ([329]). Komisia hľadala informácie o členoch zaradených do neúplného zoznamu dostupného na internete a zistila, že niektoré štátom vlastnené podniky boli jeho súčasťou, a to nielen vrátane dodávateľov surovín a výrobcov batérií, ale aj štátom vlastnených investičných fondov a výskumných ústavov. Na základe toho Komisia usúdila, že čínska vláda by mohla vykonávať priamu kontrolu nad subjektmi, ktoré sa vzťahujú na širokú škálu dôležitých aktérov nielen v odvetví batérií a lítia potrebného pre batérie, ale aj v odvetví BEV ako celku. Skutočnosť, že niekoľko subjektov v rámci celého dodávateľského reťazca BEV je súčasťou CBIA, posilňuje aj dôkaz, že čínska vláda vybudovala rámec, v ktorom sú zahrnuté všetky úrovne dodávateľského reťazca.

(776) Komisia analyzovala stanovy CBIA a CIAPS s cieľom posúdiť úroveň kontroly vlády nad združeniami a ich členmi. Na tento účel sa Komisia musela spoliehať výlučne na dostupné skutočnosti podľa článku 28 základného nariadenia z dôvodu, že čínska vláda odmietla poskytnúť informácie o charakteristikách svojho trhu a o združeniach, o ktorých Komisia požadovala informácie, vrátane CBIA a CIAPS (odôvodnenie 279).

(777) Vo svojich pripomienkach k uplatňovaniu článku 28, ako sa podrobne uvádzajú v odôvodnení 282, čínska vláda poprela akúkoľvek kontrolu nad CBIA a formálnu príslušnosť k združeniu. Z prešetrovania však vyplynulo, že vyhlásenie čínskej vlády, že nemá žiadnu kontrolu nad CBIA a že združenie nie je formálne pridružené k vláde, je vecne nesprávne. Naopak, Komisia zistila, že čínska vláda vykonáva kontrolu nad CBIA, ako aj nad CIAPS.

([328]) Správa spoločnosti Rhodium, s. 58.

([329]) Pozri 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) CBIA je priemyselné združenie pod priamym riadením Štátnej rady. Štátna rada je výkonný orgán Celočínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov a najvyšším orgánom štátnej moci v Číne. Pozostáva z obmedzeného počtu ľudí vrátane predsedu vlády, podpredsedov vlády a generálneho tajomníka. V článku 3 stanov CBIA ([330]) sa takisto uvádza, že združenie *„sa drží celkového vedenia Komunistickej strany Číny a […] zakladá organizácie Komunistickej strany Číny na vykonávanie straníckej činnosti a zabezpečenie nevyhnutných podmienok na činnosť straníckych organizácií“*. CBIA teda nie je nezávislým združením zriadeným účastníkmi trhu a konajúcim v súlade so zásadami voľného trhového hospodárstva, ale subjektom, ktorý usmerňuje a riadi čínska vláda prostredníctvom Štátnej rady, a teda subjektom zodpovedným za dosahovanie cieľov verejnej politiky, ktoré stanovila čínska vláda.

(779) Mnohé čínske priemyselné združenia vymedzujú svoju úlohu vo svojich stanovách tak, že slúžia ako most medzi vládou a svojimi členmi. V opatreniach na komplexný dohľad nad priemyselnými združeniami a obchodnými komorami, ktoré vydala NDRC, ministerstvo pre občianske záležitosti a osem ďalších oddelení v roku 2016, sa požadovalo zriadenie straníckych organizácií v priemyselných združeniach a obchodných komorách, pričom tieto požiadavky na budovanie strany ([331]) by mali byť spísané v stanovách priemyselných združení. Napriek tomu, že NDRC v roku 2019 začala realizáciu s deklarovanou úlohou inštitucionálneho oddelenia priemyselných združení a obchodných komôr od vlády, v stanoviskách NDRC ([332]) vydaných v tejto súvislosti sa formálne predpokladalo oddelenie inštitúcií, funkcií, finančných aktív atď., zabezpečila sa nielen pokračujúca finančná závislosť priemyselných združení od štátnych orgánov, ale aj pokračujúca plná kontrola KSČ nad nimi: *„Pracovné orgány sociálnych organizácií na budovanie strany na všetkých úrovniach [...] posilnia konkrétne usmernenia, dôsledne presadzujú budovanie strany v oddelených priemyselných združeniach a obchodných komorách, [...] komplexne posilňujú vedenie strany nad priemyselnými združeniami a obchodnými komorami a zabezpečia, aby práca strany bola neprerušovaná a aby sa neoslabila úloha straníckych organizácií v procese oddelenia. [...] Pracovné orgány sociálnych organizácií na budovanie strany na všetkých úrovniach budú naliehať na priemyselné združenia a obchodné komory, aby zaviedli požiadavku práce na budovaní strany do svojich stanov tak, aby sa dokončili pracovné mechanizmy zabezpečujúce účasť organizácií strany na rozhodovaní o hlavných problémoch a štandardizovaní riadenia“* ([333]). Stanoviská takisto zaistili finančnú závislosť priemyselných združení nad vládnymi orgánmi a ich úplnú kontrolu zo strany KSČ ([334]).

(780) Po druhé výkonnú moc CBIA vykonáva predstavenstvo, ktoré volí valné zhromaždenie zložené zo všetkých členov združenia spomedzi členských spoločností (článok 21 stanov). Čínska vláda je takisto plne zapojená do výberu kandidátov predstavenstva. Podľa článku 22 stanov CBIA výbor zodpovedný za výber kandidátov zahŕňa *„zástupcov dozornej rady“* a *„zástupcov straníckej organizácie“*. V prípade, že sa predstavenstvo nemôže zísť, členov výboru priamo vyberá agentúra pre vedenie budovania strany. Orgány pre budovanie strany majú na starosti všetky aktivity súvisiace s rozširovaním straníckej ideológie. Podľa *„stanovísk k vykonávaniu reformy komplexného oddelenia priemyselných združení a obchodných komôr od správnych orgánov“* (ďalej len *„stanoviská o priemyselných združeniach“*) pracovné orgány sociálnych organizácií na budovanie strany *„komplexne posilňujú vedenie strany nad priemyselnými združeniami a obchodnými komorami a zabezpečia, aby práca strany bola neprerušovaná a aby sa neoslabila úloha straníckych organizácií v procese oddelenia. [...] Pracovné orgány sociálnych organizácií na budovanie strany na všetkých úrovniach budú naliehať na priemyselné združenia a obchodné komory, aby zaviedli požiadavku práce na budovaní strany do svojich stanov tak, aby sa dokončili pracovné mechanizmy zabezpečujúce účasť organizácií strany na rozhodovaní o hlavných problémoch a štandardizovaní riadenia“* ([335]). Valné zhromaždenie členov na voľbu a odvolanie riaditeľov musí byť takisto zvolané so súhlasom agentúry pre vedenie budovania strany. Vplyv vlády na každodennú činnosť združenia je ďalej zdôraznený v článku 36 stanov, v ktorom sa ustanovuje, že osoby zodpovedné za združenie sa musia „[d]ržať *vedenia Komunistickej strany Číny, podporovať socializmus s čínskymi charakteristikami, rázne*

([330]) Stanovy Čínskeho združenia výrobného odvetvia batérií (ďalej len „stanovy CBIA“), k dispozícii na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Práca na budovaní strany môže byť rôznorodá a v konečnom dôsledku sa zameriava na rozšírenie vplyvu strany v podnikoch, združeniach, administratívach atď. Oficiálne vymedzenie pojmu budovanie strany je k dispozícii na adrese: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html. „*Obsah práce na budovaní strany je pomerne bohatý, zahŕňa sériu úloh, akými sú budovanie politík, ideológie, organizácie, štýlu, disciplíny, boj proti korupcii a budovanie systému.*“

([332]) Stanoviská k vykonávaniu reformy komplexného oddelenia priemyselných združení a obchodných komôr od správnych orgánov, NDRC, ministerstvo občianskych vecí a i., 14. júna 2019; k dispozícii na adrese: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Oddiel 4 stanovísk NDRC.

([334]) Pozri správu o Číne – oddiel 2.3.3, s. 24 – 25 a bod 3(2) stanovísk NDRC, podľa ktorých sú správne orgány podporované nakupovať služby od kvalifikovaných priemyselných združení.

([335]) Pozri oddiel 2.3.3 správy o Číne, s. 25 – 26, ako aj oddiel 4 stanovísk NDRC.

vykonávať spôsoby, zásady a politiku strany a mať dobré politické kvality“. Medzi osoby zodpovedné za riadenie združenia patrí predseda, dvadsaťtri podpredsedov a jeden generálny sekretár. Za podpredsedov je vymenovaných aj niekoľko štátnych podnikov. Na základe toho nie je CBIA len pod vedením Štátnej rady, ale toto združenie riadi aj naďalej čínska vláda vrátane kľúčových osôb zodpovedných za jeho fungovanie.

(781) Okrem toho sa v článku 46 ods. 5 stanov stanovuje, že dozorná rada nahlasuje problémy, ktoré existujú v rámci práce združenia, vedúcim agentúram budovania strany a oddeleniam priemyselného riadenia. Pripomína sa, že v DS379, v súvislosti s čínskymi štátom vlastnenými komerčnými bankami (ďalej len „SOCB“), informácie relevantné na posúdenie, či je subjekt verejným orgánom, zahŕňali aj dôkazy o tom, že vedúci pracovníci sú vymenovaní vládou, pričom KSČ si ponechala významný vplyv pri ich výbere, ako sa uvádza v odôvodnení 415.

(782) Vzťah medzi CBIA a čínskou vládou sa ďalej potvrdzuje v správach NDRC ([336]) a článkoch v tlači na internete. V správe o 8. členskom kongrese združenia CBIA, ktorý sa konal v Pekingu v roku 2020, Zhang Chonghe, prezident Čínskej národnej rady ľahkého priemyslu (ďalej len „CNLIC“), ktorej súčasťou je aj CBIA a od ktorej dostáva usmernenia ([337]), zdôraznil, že združenie CBIA slúžilo ako *„dobrý asistent vlády“* ([338]), ktorý okrem iných úspechov navrhuje aj zmeny niekoľkých priemyselných politík a posúva žiadosti podnikov vláde. Podobne ako CBIA, aj CNLIC patrí pod správu Komisie Štátnej rady pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi a jej predmet podnikania zahŕňa účasť na formulovaní priemyselných plánov a priemyselných politík, budovanie priemyselných klastrov a regiónov zameraných na ľahký priemysel, *„štandardizáciu správania priemyslu “* a *„prevzatie ďalších úloh zverených vládou a príslušnými ministerstvami“* ([339]). Ako tvrdí samotné združenie, je vždy odhodlané ***„slúžiť vláde“*** (doplnené zvýraznenie) ([340]).

(783) Rovnaké ustanovenia sa vzťahujú na CIAPS. Rovnako ako v prípade CBIA (pozri odôvodnenie 779) výkonnú moc vykonáva predstavenstvo (článok 21). Čínska vláda je plne zapojená do výberu kandidátov predstavenstva. Podľa článku 22 stanov CIAPS výbor zodpovedný za výber kandidátov zahŕňa *„zástupcov predstavenstva, zástupcov dozornej rady*“ a *„zástupcov straníckej organizácie*“. V prípade, že sa predstavenstvo nemôže zísť, členov výboru priamo vyberá agentúra pre vedenie budovania strany. Nielenže je teda CBIA pod vedením Štátnej rady, ale toto združenie riadi aj naďalej čínska vláda vrátane kľúčových osôb zodpovedných za jeho fungovanie. V článku 46 ods. 5 stanov sa takisto stanovuje, že dozorná rada nahlasuje problémy, ktoré existujú v rámci práce združenia, vedúcim agentúram budovania strany a oddeleniam priemyselného riadenia.

([336]) Pozri na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Xia Nong, inšpektor prvého stupňa oddelenia Národnej komisie pre rozvoj a reformu, konkrétne vyjadril nádej, že CBIA *„bude naďalej zohrávať dobrú úlohu ako most, ktorý spája, v rámci nového modelu rozvoja „dvojitého obehu“ […]“*.

([337]) Zoznam združení, ktoré sú súčasťou CNLIC, je k dispozícii na adrese: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Držať sa budovania strany s cieľom viesť prácu združenia a podporovať transformáciu a modernizáciu odvetvia batérií a zelený rozvoj, Sohu, 31. októbra 2020. K dispozícii na adrese https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) Stanovy CNLIC sú k dispozícii na adrese: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) Meng Xiangfeng, asistent predsedu CATL a jeho delegácia navštívili združenie pre výmeny, CBIA, 15. februára 2023. K dispozícii na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) V článku 21 stanov CIAPS sa stanovuje, že riaditelia združenia sa [d]*ržia vedenia KSČ, podporujú socializmus s čínskymi charakteristikami, rázne vykonávajú spôsoby, zásady a politiku strany a majú dobré politické kvality*“. Rovnako ako v prípade CBIA, ak sa predstavenstvo nemôže zísť, členov výboru priamo vyberá vedúci orgán budovania strany. Nielenže je CIAPS pod vedením Štátnej rady, ale čínska vláda má aj naďalej kontrolu nad správou združenia a nad kľúčovými osobami zodpovednými za jeho prácu.

(785) Ako je uvedené v odôvodnení 779, čínska vláda zaviedla systém, ktorý zabezpečuje, že všetky riadiace a administratívne orgány združenia, ako je správna rada, predseda, podpredsedovia a generálny tajomník, sú vybrané s cieľom pokračovať v cieľoch politiky KSČ a čínskej vlády. Ako už bolo podrobne uvedené v odôvodneniach 197 až 203 a odôvodneniach 704 až 705, právne a hospodárske prostredie v ČĽR, v ktorom pôsobia dodávatelia vstupov BEV, sa vyznačuje silnou a rozsiahlou kontrolou zo strany vlády. Dôkazom takejto rozsiahlej kontroly je okrem iného článok 11 ústavy, podľa ktorého vláda výslovne vykonáva dohľad a kontrolu aj nad neverejnými sektormi hospodárstva (pozri najmä odôvodnenie 199).

(786) Komisia okrem toho zistila aj prítomnosť a všadeprítomný vplyv členov a organizácií KSČ v rámci viacerých dodávateľov batérií. V súlade so zákonom o obchodných spoločnostiach ([341]) sa nielen v štátom vlastnených podnikoch, ale aj v súkromných spoločnostiach „*zriadi organizácia Komunistickej strany Číny, ktorá vykonáva činnosť strany v súlade s ústavou Komunistickej strany Číny. Spoločnosť poskytuje potrebné podmienky na činnosť straníckej organizácie*“. Okrem toho stanoviská Ústredného výboru KSČ a Štátnej rady z roku 2017 o vytváraní zdravého prostredia na rozvoj podnikateľov, podpore podnikania a umožnení plného uplatnenia úlohy podnikateľov ([342]) nenechávajú nikoho na pochybách, pokiaľ ide o úlohu organizácií KSČ v podnikoch: „*Vzdelávať a viesť súkromných podnikateľov k podpore vedenia strany a podporovať prácu podnikov na budovaní strany. Vytvoriť a zlepšiť mechanizmus práce na budovaní strany v neverejných podnikoch, aktívne skúmať rôzne spôsoby práce na budovaní strany a usilovať sa o rozšírenie záberu straníckej organizácie a práce v neverejných podnikoch. Plne využívať politickú kľúčovú úlohu straníckych organizácií v masách robotníkov a politickú vedúcu úlohu pri rozvoji podnikov*“. V skutočnosti sa členovia KSČ v CATL domnievajú, že ich „*práca na budovaní strany zahŕňa aj vedenie rozvoja podniku*“ ([343]).

(787) Dôkazom kontroly ČKS nielen nad štátom vlastnenými podnikmi, ale aj nad súkromnými subjektmi je aj ustanovenie „*usmernení o správe a riadení spoločností kótovaných na burze*“, ktoré v roku 2018 nariadila CSRC ([344]) a v ktorých sa v článku 5 nariaďuje, že „*v kótovaných spoločnostiach sa v súlade s ustanoveniami zákona o obchodných spoločnostiach zriaďujú organizácie Komunistickej strany Číny na vykonávanie straníckych činností. Kótované spoločnosti poskytujú potrebné podmienky na činnosť straníckych organizácií. Štátom kontrolované kótované spoločnosti v súlade so zákonom o obchodných spoločnostiach a príslušnými predpismi a s ohľadom na štruktúru vlastného imania spoločnosti, obchodné operácie a iné aktuálne podmienky začlenia do svojich stanov príslušné požiadavky na prácu na budovaní strany*“. Tým sa potvrdzuje, že KSČ má vplyv na všetky typy spoločností v Číne a že na uplatnenie svojho vplyvu môže využívať jednotky podnikov zamerané na prácu na budovaní strany. Okrem toho niektorí z najväčších výrobcov batérií v Číne (CATL, BYD a Gotion) sú všetci kótovaní na burze cenných papierov v Šen-čene a sú viazaní usmerneniami vydanými CRSC. Potvrdzuje to aj článok 12 stanov CATL, v ktorom sa uvádza, že spoločnosť „*vytvorí organizáciu Komunistickej strany a bude vykonávať straníckе činnosti v súlade s ustanoveniami ústavy Komunistickej strany Číny. Spoločnosť poskytuje potrebné podmienky na činnosť straníckej organizácie* ([345]).

([341]) K dispozícii na adrese: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) K dispozícii na adrese http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Pozri tlačovú správu https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Pozri https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Pozri stanovy CATL z mája 2022, k dispozícii na webovom sídle CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.

(788) Okrem toho je Zeng Yuqun, predseda a generálny riaditeľ CATL, od decembra 2022 aj podpredsedom Celočínskeho združenia priemyslu a obchodu (ACFIC) ([346]). ACFIC je obchodná komora vedená KSČ, *„ktorej hlavným orgánom sú súkromné podniky a súkromné hospodárske subjekty“* ([347]). Na základe stanov ACFIC je jej pôsobnosťou *„posilňovať a zlepšovať ideologickú a politickú prácu súkromných hospodárskych subjektov“* a *„viesť súkromné hospodárske subjekty k vedomému spájaniu ich individuálneho rozvoja s národným rozvojom“* (článok 1 a článok 1 ods. 2). Podľa článku 2 stanov je ACFIC združenie zodpovedné aj za vykonávanie prieskumov a výskumov týkajúcich sa realizácie politiky KSČ. Hlavnou zásadou združenia je tiež pomáhať vláde pri riadení a poskytovaní služieb súkromnej ekonomike (článok 3).

(789) Okrem iného na základe a) úrovne kontroly, ktorú čínska vláda vykonáva nad čínskymi priemyselnými združeniami analyzovanej v tomto bode (konkrétne CBIA a CIAPS, b) skutočnosti, že sa zistilo, že väčšina čínskych domácich výrobcov batérií je ich súčasťou, a c) skutočnosti, že CATL, najväčší výrobca batérií v Číne, bol vymenovaný aj za podpredsedu CBIA ([348]) a ACFIC, obchodnej komory vedenej KSČ s výslovným zámerom usmerňovať súkromné podniky pri vykonávaní politík KSČ, Komisia dospela k záveru, že trhu s batériami dominuje niekoľko spoločností, ktoré sú riadené a kontrolované štátom prostredníctvom ich účasti v CBIA a CIAPS. Vzhľadom na prítomnosť vo vedení združení, ako aj na smerovanie svojich obchodných rozhodnutí čínska vláda vykonáva významnú kontrolu nad dodávateľmi batérií prostredníctvom ich účasti v CBIA a CIAPS.

2. *Základné charakteristiky a funkcie dodávateľov batérií*

(790) Organizácia dodávateľov vstupov prostredníctvom združení a ich vzťah s čínskou vládou preukazuje, ako sú dodávatelia vstupov poverení vládnou právomocou pri výkone verejných funkcií. Namiesto toho, aby dodávatelia vstupov pôsobili ako subjekty voľného trhu, vykonávajú pridelenú vládnu funkciu rozvoja odvetvia BEV. Tieto funkcie vykonávajú dodávatelia vstupov s priamou podporou čínskej vlády, keď poskytujú kľúčové vstupy výrobcom BEV za nižšiu než primeranú odplatu.

(791) Ako už bolo uvedené v bode 3.1, Komisia zistila, že vláda má úplnú kontrolu nad CBIA aj CIAPS a ich členmi. Komisia sa preto vo svojom prešetrovaní zamerala na funkcie vykonávané CBIA, CIAPS a ich členmi, ktoré možno charakterizovať ako funkcie vládnej povahy.

(792) CBIA je plne zapojené do tvorby priemyselných politík prostredníctvom vydávania stanovísk a návrhov vláde a do vykonávania legislatívneho a regulačného rámca vo výrobnom odvetví batérií. V kapitole II článku 6 ods. 1 a článku 6 ods. 10 stanov CBIA sa výslovne uvádza, že predmetom podnikania tohto združenia je „[p]*odieľať sa na formulovaní a organizácii pri vykonávaní plánu rozvoja výrobného odvetvia batérií“[…] a presadzovať vykonávanie plánov a súvisiacich politík formulovaných vládou*“, ako aj „[v]*ykonávať iné úlohy schválené alebo nariadené vládou a príslušnými ministerstvami*“. V tejto súvislosti Komisia pripomína, že vykonávanie plánov nie je len orientačným rámcom, ale je nariadené zákonom vrátane ústavy ČĽR ([349]).

(793) Komisia našla dôkaz v tejto súvislosti na webovom sídle CBIA ([350]). Združenie CBIA sa spolu so zástupcami ministerstva priemyslu a informačných technológií a kľúčovými podnikmi ako CATL a Sunwoda, ďalším menším čínskym výrobcom batérií, zúčastnilo na diskusnom stretnutí s cieľom sformulovať „14. päťročný plán rozvoja odvetvia výroby batérií“ ([351]) a okrem iného aj navrhnúť revízie v oblasti priemyselných politík, domácich a zahraničných spotrebiteľských trhov a zeleného rozvoja. Podľa toho, čo bolo oznámené na webovom sídle

([346]) Zeng Yuqun, predseda CATL, bol zvolený za nového podpredsedu Celočínskeho združenia priemyslu a obchodu, The Paper, 13. decembra 2022. K dispozícii na adrese https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Pozri stanovy ACFIC, k dispozícii na adrese https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Pozri http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Správa o Číne – kapitola 4.3.1, s. 93 aj články 62, 67 a 89 Ústavy Čínskej ľudovej republiky, dostupné na adrese: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Pozri China Battery Industry Association holds a discussion meeting on the formulation of the "14th Five-Year Plan for the Development of the Battery Industry" (Čínske združenie výrobného odvetvia batérií organizuje diskusné stretnutie o formulácii „14. päťročného plánu v záujme rozvoja výrobného odvetvia batérií“), Čínske združenie výrobného odvetvia batérií, 23. augusta 2021. K dispozícii na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Neskôr bol dokončený ako „14. päťročný plán rozvoja nového skladovania energie“. K dispozícii na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

CBIA, pracovná skupina a ministerstvo priemyslu a informačných technológií úzko spolupracovali na príprave plánu, *„aby sa mohol stať usmerňujúcim dokumentom, ktorý môže viesť odvetvie a slúžiť vláde a podnikom“*.

(794) Takisto sa zistilo, že združenie CBIA má mimoriadnu právomoc *„posilňovať disciplínu v priemysle“* a regulovať aktivity združenia, priemyslu a členov a koordinovať vzťahy medzi členmi ([352]). Posilnenie sebadisciplíny odvetvia a trhového správania sú osobitné predpisy uvedené v niekoľkých národných plánoch, ako sa uvádza v odôvodneniach 747 a 748. V článku 11 stanov CBIA sa stanovuje, že členovia dodržiavajú predpisy združenia a vykonávajú uznesenia združenia.

(795) Okrem dôkazov zistených v stanovách CBIA sa v predstavení združenia na jeho webovom sídle uvádza, že jeho účelom je *„odrážať požiadavky podnikov a odvetví, regulovať správanie podnikov a odvetví, chrániť legitímne práva a záujmy svojich členov, vykonávať národné politiky a zákony, podporovať neustále zlepšovanie hospodárstva, technológií a úrovne riadenia celého odvetvia a podporovať rozvoj celého priemyslu, […] s cieľom podporiť trh pre priemysel […] a koordinovať záležitosti v oblasti* výroby, *predaja a vývozu podnikov.“* ([353]) Podľa manifestu CBIA ([354]) je poslaním združenia *„celým srdcom slúžiť potrebám členov, rozvoju priemyslu a vládnemu riadeniu“* a cieľom je *„vytvoriť prvotriedne združenie, ktoré bude stáť na čele rozvoja globálneho výrobného odvetvia batérií“*. Na základe článku 2 stanov má jeho pôsobnosť slúžiť aj ako most medzi vládou a členmi. Podľa článku 10 ods. 2 stanov CBIA členovia dohliadajú aj na prácu združenia.

(796) CIAPS je ďalšie združenie, ktoré tvoria podniky a inštitúcie prepojené s odvetvím výroby batérií. Účelom združenia nie je len slúžiť svojim členom, ale aj pomáhať im pri rozmachu na domácich a zahraničných trhoch a podporovať celkový technologický pokrok a priemyselný rozvoj tohto odvetvia. Podobne ako v prípade CBIA, v článku 3 stanov CIAPS ([355]) sa stanovuje, že združenie sa drží vedenia Komunistickej strany Číny, riadi sa jej národnými politikami a vykonáva stranícke aktivity. CIAPS je takisto poverené vydávaním odporúčaní ministerstvám vlády k formulovaniu politík a predpisov v odvetví výroby batérií (článok 6 ods. 1) a pôsobením ako spojovací článok medzi vládou sprostredkúvaním požiadaviek členov vláde a následne pomáhať členom pri vykonávaní vládnej politiky (článok 6 ods. 1), organizovať formuláciu pravidiel a predpisov v odvetví, *„pomáhať vláde regulovať trhové správanie, rozširovať trhy pre členov, vytvárať podmienky na vytvorenie vonkajšieho prostredia spravodlivej a náležitej hospodárskej súťaže“* a chrániť záujmy svojich členov aj odvetvia (článok 6 ods. 3). Napokon sa v článku 6 ods. 14 stanovuje, že združenie *„preberá záležitosti zverené vládnym ministerstvám a vykonáva iné činnosti, ktoré sú prospešné pre odvetvie“*. Členovia zúčastňujúci sa CIAPS majú takisto právomoc dohliadať na prácu združenia (článok 10).

(797) Okrem toho sa v stanovách CIAPS ukladá jeho členom povinnosť, ako sa uvádza v článku 11, že členovia „dodržiavajú chartu združenia a rôzne predpisy a vykonávajú uznesenia združenia“.

(798) CIAPS preto nielen plní poradné funkcie pre vládu a pôsobí ako sprostredkovateľ medzi čínskou vládou a jej členmi, ale je poverené aj mimoriadnou právomocou regulovať trhové správanie svojich členov a aj iných subjektov pôsobiacich v odvetví výroby batérií. Podobné ustanovenia o trhovom správaní ich subjektov a mechanizme tvorby cien sú zahrnuté v stanovách Združenia výrobného odvetvia batérií provincie Šen-čen (ďalej len „SBIA“), ktorého je Sunwoda súčasťou. SBIA je pod vedením miestnej samosprávy Šen-čen a výslovne zabezpečuje koordináciu v sporoch o cenách medzi svojimi členmi. V stanovách SBIA sa uvádza najmä to, že združenie „[p]*od vedením oddelenia správy cien dohliada na tvorbu cien produktov alebo služieb v rámci odvetvia, koordinuje spory o cenách medzi členmi a udržiava spravodlivú hospodársku súťaž*“ ([356]).

([352]) Pozri článok 6 ods. 8 stanov CBIA.
([353]) K dispozícii na adrese http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Pozri http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) K dispozícii na adrese https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) Pozri článok 8 ods. 8 stanov združenia SBIA k dispozícii na adrese: http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Ako v prípade CBIA, členom CIAPS sú zverené vládne právomoci v tom zmysle, že majú právomoc, individuálne a kolektívne, ovplyvňovať a prijímať rozhodnutia za združenie pri výkone povinností alebo funkcií v mene vlády pre rozvoj výrobného odvetvia BEV. Tieto združenia vykonávajú vládne funkcie aj v tom zmysle, že ich úlohou je vykonávať politiky čínskej vlády na poskytovanie batérií a surovín za nízke ceny v záujme rozvoja odvetvia BEV a dohliadať na to, aby ich všetci príslušní dodávatelia plne dodržiavali. V tejto súvislosti sa Komisia domnievala, že CIAPS a jeho členovia sú „verejné orgány" v zmysle článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach.

(800) Komisia ďalej posudzovala, či dodávatelia batérií jednotlivo, a najmä CATL, hlavný prevádzkovateľ na čínskom domácom trhu, majú vládne právomoci a či tieto právomoci vykonávajú pri výkone vládnych funkcií. Z dôkazov vyplynulo, že dodávatelia batérií dodržiavajú a vykonávajú ciele politiky čínskej vlády stanovené v bode 3.7.2.1.1 bode i), a teda vykonávajú vládne funkcie.

(801) Úlohu verejného orgánu vykonávajúceho vládne funkcie vhodne ilustruje správanie spoločnosti CATL na trhu s batériami a BEV, v rámci ktorého vybudovala sieť strategických spoločných podnikov s týmito štátom vlastnenými podnikmi: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive a nedávno s BAIC ([357]). Tieto partnerstvá poukazujú na úzke vládne väzby, ktoré pomáhajú nielen upevniť pozíciu CATL, no zároveň sú prínosom pre odvetvie BEV v tom zmysle, že zabezpečujú stabilné dodávky pre týchto výrobcov BEV od člena výkonnej rady CBIA ([358]). V rovnakom duchu CATL podpísala aj dohodu o spoločnom podniku so skupinou Geely ([359]), ktorej cieľom je zabezpečiť *„stabilnú dodávku"* a *„znížiť obstarávaciu cenu dielov a následne zvýšiť konkurencieschopnosť elektrických vozidiel"*. To poukazuje na to, že takáto dynamika sa neobmedzuje len na štátom vlastnených výrobcov BEV, ale ovplyvňuje aj správanie súkromných spoločností.

(802) Pokiaľ ide o transakcie s prepojenými podnikmi, Komisia zistila, že v článku 46 stanov CATL stanovuje, že transakcie medzi spoločnosťou a jej spriaznenými stranami môžu byť oslobodené od povinnosti predložiť ich na rokovanie valného zhromaždenia, ak [...] *„cenu transakcie so spriaznenou stranou stanoví štát"* ([360]). Podobné ustanovenie je obsiahnuté v Systéme riadenia transakcií so spriaznenými osobami spoločnosti CATL, v jeho článku 22 ([361]). Komisia usúdila, že by nebol dôvod, prečo by takéto ustanovenie bolo potrebné, ak by v tomto odvetví neexistovali prípady stanovovania cien štátom, najmä pri nákupe/predaji surovín a/alebo batérií. Vzhľadom na uvedené spoločné podniky podpísané medzi CATL a štátom vlastnenými výrobcami BEV, existenciu spoločných podnikov medzi CATL a dvoma neintegrovanými výrobcami zaradenými do vzorky a veľký podiel nákupov batérií, ktoré uskutočňujú skupiny Geely a SAIC od spoločnosti CATL, sa zdá, že čínska vláda zohráva kľúčovú úlohu v cenovom mechanizme týkajúcom sa batérií dodávaných do odvetvia BEV a že spoločnosť CATL pri výkone svojich funkcií uplatňuje vládne právomoci.

([357]) AW/CATL established a new company, Ningde, a popular brand, gathered six state-owned enterprise partners (FAW/CATL založili novú spoločnosť, populárnu značku Ningde, so šiestimi štátom vlastnenými partnerskými podnikmi), Sohu. 26. apríla 2024. K dispozícii na adrese https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) Na stránke SAIC pozri „CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II" (Spoločné podniky CATL, SAIC oslavujú prvý výkop základnej fázy výroby batérií II), Gasgoo, 22. júna 2021. K dispozícii na adrese https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.
Pozri posledný odsek: *„Táto dohoda im umožňuje začať diskusie o širokom spektre oblastí vrátane spoločného rozvoja, stabilných dodávok […]."*
K FAW pozri *China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL* (Čínska FAW zabezpečuje dodávky batérií NEV spoluprácou s majstrom CATL v oblasti energií), Yicai, 28. februára 2019, k dispozícii na adrese: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *„Pre FAW môže prepojenie zaistiť stabilný tok dodávok napájania energie za konkurencieschopnú cenu"*.
Ku GAC pozri „GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures" (GAC a CATL sa dohodli na založení dvoch spoločných podnikov), skupina GAC, 19. júla 2018. K dispozícii na adrese https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *„Pre GAC táto spolupráca zaistí stabilnú dodávku základných komponentov elektrických vozidiel novej generácie, ďalej sa znížia obstarávacie náklady a zvýši sa jej konkurencieschopnosť na trhu."*

([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) Ako popredný výrobca batérií v Číne, ktorý sa podieľa 52 % na domácom trhu s batériami ([362]), sa spoločnosť CATL vo veľkej miere zapája aj do národných a miestnych plánov, najmä v provinciách Kuej-čou a Fu-ťien. V provincii Kuej-čou podpísala CATL niekoľko dohôd o spolupráci s miestnou vládou, ako sa uvádza v odôvodnení 730. Okrem toho vytvorenie Národného centra inžinierskeho výskumu pre technológiu skladovania elektrochemickej energie CATL je odrazom jednej z kľúčových úloh Akčného plánu pre batérie z roku 2017 ([363]) (odôvodnenie 729). CATL, *„ako základ rozvoja čínskeho priemyslu lítiových batérií […], prevzala vedúcu úlohu a spoločne založila Národné centrum inžinierskeho výskumu pre technológiu skladovania elektrochemickej energie“* ([364]). Výskumné centrum pozostáva zo šiestich univerzít vrátane Univerzity Čching-chua a Siamenskej univerzity, dvoch vedecko-výskumných jednotiek vrátane výskumného inštitútu China Electric Power Research Institute a výskumného centra China Automotive Technology R&D Center a siedmich nadväzujúcich podnikov vrátane Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Všetky vedecko-výskumné jednotky a spoločnosť Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. sú štátne podniky.

(804) Národné centrum inžinierskeho výskumu pre technológiu skladovania elektrochemickej energie je jedným z najnovších príkladov toho, ako CATL plní kľúčové národné úlohy. Napríklad v správe o spoločenskej zodpovednosti spoločnosti CATL za rok 2019 spoločnosť zdôrazňuje, že medzi jej hlavné úspechy patrí, že v roku 2016 *„podnikla konkrétne úlohy výskumu a vývoja v oblasti elektrických vozidiel novej generácie a inteligentných sietí v rámci národného plánu kľúčového výskumu a vývoja 13. päťročného plánu; založila spoločnosť CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co. Co., Ltd. akademické odborné pracovisko; založila spoločnosť Jiangsu CATL Technology Co., Ltd.“* ([365]).

(805) Komisia zistila, že okrem spolupráce so štátom vlastnenými podnikmi a vykonávania kľúčových vnútroštátnych úloh začala CATL v roku 2023 ponúkať cenové rabaty, čo podnietilo ostatných účastníkov, aby ju nasledovali s cieľom udržať si podiel na trhu. Podľa informácií online CATL poskytovala výrobcom automobilov uhličitan lítny za 200 000 CNY za tonu, čo je menej ako trhová cena približne 470 000 CNY za tonu, aby si upevnilo lojalitu niektorých zákazníkov, konkrétne spoločností Li Auto, NIO, Huawei a Zeekr, čo je jedna zo značiek, s ktorou obchoduje skupina Geely ([366]). Preferenčný program CATL sa zameriava na niektoré „strategické“ spoločnosti, od ktorých sa vyžaduje, aby v priebehu nasledujúcich troch rokov zaobstarali 80 % svojich batérií od CATL ([367]). V júli 2023 výrobca batérií údajne takisto požiadal dodávateľov katódových materiálov, aby mu ponúkli 5 až 10-percentnú zľavu pri vyrovnávaní cien uhličitanu lítneho ([368]). Aby udržali krok s CATL, k podobnému zníženiu sa uchýlili aj ďalší výrobcovia batérií ([369]). Túto zľavu ponúknutú spoločnosťou CATL potvrdili dôkazy nájdené u overených výrobcov skupiny Geely zaradených do vzorky. V skutočnosti sa počas obdobia prešetrovania zistilo, že modely vyrábané značkou Zeekr podliehali vyššiemu subvenčnému rozpätiu na batérie v porovnaní s ostatnými výrobcami.

(806) Na základe uvedeného Komisia ďalej skúmala, či skutočnosť, že dodávatelia batérií boli poverení vládou a považovaní za „verejné orgány“, mala vplyv na ceny pre čínskych domácich výrobcov BEV.

([362]) Správa spoločnosti Rhodium, s. 42.

([363]) Pozri oddiel III ods. 1 Akčného plánu pre batérie z roku 2017.

([364]) Slávnostné odovzdávanie cien Národného centra inžinierskeho výskumu pre technológiu skladovania elektrochemickej energie sa konalo 22. januára 2019 v CATL. K dispozícii na adrese https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) See page 10 of CATL's CSR Report of 2019, k dispozícii na adrese https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Pozri CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers (CATL údajne znížila náklady na lítium pre strategických zákazníkov), DigTimes Asia, 20. februára 2023. K dispozícii na adrese https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Tamže.

([368]) Pozri CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices (CATL údaje žiada dodávateľov, aby jej poskytli zľavu 10 % z ceny uhličitanu lítneho), CnEVPost, 20. júla 2023. K dispozícii na adrese https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Pozri CATL launches "lithium ore rebate" plan to car companies, setting off a price war in the battery industry (CATL spúšťa plán „rabaty na lítiovú rudu“ pre automobilové spoločnosti, čím spúšťa cenovú vojnu v odvetví výroby batérií), 36kr, 17. februára 2023. K dispozícii na adrese https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) Komisia v odôvodnení 798 dospela k záveru, že CBIA aj CIAPS mali vládnu právomoc regulovať a riadiť ekonomické správanie svojich členov v prospech odvetvia BEV. V prípade CBIA má združenie právomoc *„posilniť sebadisciplínu priemyslu“* a *„regulovať združenie, priemysel a správanie členov“* ([370]). S cieľom pomôcť svojim členom pri zvyšovaní ich *„schopností reálnej ekonomiky“* združenie stanovuje vytvorenie platformy finančných služieb *„na pomoc reálnej ekonomike“* ([371]). CBIA má takisto právomoc a úlohu *„koordinovať záležitosti vo výrobe, predaji a exporte spoločnosti“* ([372]). Tento systém je v súlade s ustanoveniami oznámenia o odvetví výroby batérií uvedeným v odôvodnení 748, v ktorom sa stanovuje, že správanie dodávateľských aj odberateľských subjektov odvetvia výroby batérií by malo byť pod príslušným dohľadom a regulované. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 748, v oznámení o odvetví výroby batérií sa štátnym orgánom nariaďuje, aby *„posilnili dohľad a prísne prešetrovali a riešili hromadenie, znižovanie cien, nekalú hospodársku súťaž a iné správanie v dodávateľskom a odberateľskom odvetví výroby lítiových batérií, aby sa zachoval trhový poriadok“* ([373]). Táto úloha sa v podstate priraďuje všetkým verejným orgánom, či už ide o združenia CBIA a CIAPS, alebo ich členov.

(808) Vzhľadom na právomoc zverenú príslušným priemyselným združeniam a ich členom v oblasti cenových mechanizmov Komisia preskúmala vplyv vládnej kontroly nad priemyselnými združeniami v súvislosti s batériami a lítiom/LFP.

(809) Ako sa už uviedlo v bode 3.7.2.1.1 bode i), čínska vláda vytvorila sieť priemyselných združení, ktorých členovia sú poverení vládnou právomocou a vykonávajú vládne funkcie, a to najmä z dôvodu ich právomoci kontrolovať združenie, do ktorého patria, ktoré je zase poverené právomocou vykonávať vládne funkcie. Toto zistenie je založené najmä na vplyve, ktorý majú združenia, ako sú CBIA a CIAPS, na legislatívne, regulačné a normatívne rámce, ktoré sa uplatňujú v ČĽR. Pri všetkých združeniach a ich členoch Komisia zistila, že tieto právomoci sa neobmedzujú len na navrhovanie politík a zákonov, ale zahŕňajú aj posilnenie priemyselnej sebadisciplíny, pričom združenia regulujú správanie svojich členov a rozširujú ho aj na stanovovanie cien surovín a trhového správania spoločností v ČĽR.

(810) Ako sa uvádza v bode 3.3.1.2, v dôsledku nespolupráce čínskej vlády Komisia nedostala žiadny vyplnený dotazník od žiadneho neprepojeného dodávateľa batérií, ani žiadne informácie týkajúce sa čínskeho trhu s batériami, ako je jeho štruktúra, vlastníctvo jeho hospodárskych subjektov či úroveň cien. CATL odmietla zaslať vyplnený dotazník, aj keď sa s ňou skontaktovali dve skupiny zaradené do vzorky, s ktorými mala spoločné podniky, takže Komisia nemala dôležité informácie na posúdenie situácie CATL na základe vlastných údajov.

(811) Okrem toho, ako sa uvádza v bode 3.3.2.3, keďže skupina SAIC neposkytla overiteľné informácie, Komisii zostal len obmedzený súbor informácií o skupine Geely. Vzhľadom na oveľa nižší trhový podiel tejto spoločnosti na čínskom trhu, pokiaľ ide o predaj BEV, a následne nižší objem nákupu batérií v porovnaní so skupinou SAIC sa tieto informácie samotné nepovažovali za dostatočné na vyvodenie zmysluplných záverov vzhľadom na vplyv vládnej kontroly nad združením priemyslu batérií na ceny batérií účtované výrobcom BEV. V dôsledku toho sa Komisia musela spoľahnúť na iné dostupné skutočnosti.

(812) Komisia sa opierala o skutočnosti, ktoré pozostávali z verejne dostupných informácií, ako sú informácie o prieskume trhu od BMI ([374]), informácie o hlavnom aktérovi v oblasti výroby batérií na čínskom trhu, CATL, overené informácie o nákupe týkajúce sa skupiny Geely a určité overené informácie týkajúce sa dodávateľa batérií prepojeného so skupinou SAIC.

([370]) Článok 6 ods. 8 stanov CBIA.
([371]) Článok 6 ods. 6 stanov CBIA.
([372]) Pozri úvod CBIA.
([373]) Tamže.
([374]) Poskytovateľ údajov a vydavateľ prieskumov trhu pre dodávateľský reťazec lítium-iónových batérií do elektrických vozidiel (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) Údaje BMI predstavujú mesačné hodnotenia cien lítium-iónových batériových článkov pre čínske, európske, ázijské (okrem ČĽR) a severoamerické trhy vyjadrené na základe ceny zo závodu. Pokiaľ ide o obdobie prešetrovania, vyplýva z nich, že cena NMC článkov za kW/h zo závodu bola minimálne o 10 % a až 30 % vyššia na trhoch EÚ, Severnej Ameriky či Ázie ako na čínskom trhu, a to bez ohľadu na konkrétne chemické látky NMC (111, 523, 622 alebo 811). Pri neexistencii verejne dostupného posúdenia cien článkov pre články LFP a pri neexistencii spolupráce zo strany čínskej vlády sa cenový rozdiel medzi čínskym trhom a ostatnými trhmi považoval za platný aj pre články LFP. Takéto porovnanie by sa malo posudzovať na základe skutočnosti, že trhový podiel čínskych výrobcov batérií na trhoch EÚ a Severnej Ameriky v rokoch 2022 a 2023 presiahol 60 % ([375]), takže sa usudzuje, že čínski výrobcovia batérií určujú ceny na týchto trhoch. Hoci toto cenové porovnanie poukazuje na to, že ceny na mimo čínskych trhoch sú systematicky vyššie, Komisia sa takisto domnievala, že táto analýza bola vykonaná na konzervatívnom základe, keďže cenové ponuky sa vykonávali na základe cien zo závodu, takže sa nezohľadňovali náklady na dopravu z ČĽR na tieto trhy. Pri započítaní nákladov na dopravu a vzhľadom na trhový podiel čínskych výrobcov batérií na týchto trhoch by bol cenový rozdiel ešte vyšší.

(814) Pokiaľ ide o CATL, keďže Komisii chýbali presnejšie údaje, analyzovala výročné správy CATL za obdobie 2021 – 2022 ([376]). Správy poukázali na zhoršenie ziskovosti na čínskom domácom trhu, ktoré bolo kompenzované vyššími ziskmi zaznamenanými na strane vývozu. Kým spoločnosť v decembri 2021 vykázala vysoké hrubé rozpätie zisku na domácom aj zámorskom trhu s batériami, tento trend sa zvrátil v júni 2022, keď spoločnosť začala strácať ziskovosť na čínskom domácom trhu, pričom zvýšila svoje ziskové rozpätie na strane vývozu. Keďže spoločnosť CATL nespolupracovala, či už z dôvodu nespolupráce čínskej vlády, či z dôvodu odmietnutia spoločnosti CATL poskytnúť vyplnený dotazník ako prepojený dodávateľ batérií pre dve skupiny zaradené do vzorky, Komisia vychádzala z dostupných skutočností, z ktorých vyvodila, že pokles ziskovosti na domácom čínskom trhu s batériami je odrazom vládnej politiky zameranej na poskytovanie batérií výrobcom BEV na domácom trhu za nižšiu než primeranú odplatu. Naopak, vývozné trhy neboli ovplyvnené takouto politikou, takže ziskovosť zostala stabilná a dokonca sa zvýšila v dôsledku vyšších cien ponúkaných spoločnosťou CATL na týchto trhoch. To jasne ukazuje, že spoločnosť CATL nebola schopná maximalizovať svoje zisky v Číne a prijímať racionálne obchodné rozhodnutia ako bežný aktér na trhu pôsobiaci v otvorenom trhovom hospodárstve. Namiesto toho bola spoločnosť CATL v dôsledku politík čínskej vlády prinútená dodávať batérie za nižšie ceny domácemu priemyslu BEV a mohla dosiahnuť len normálnu úroveň zisku z vývozu batérií, ktorých ceny neboli poškodené všeobecnými politikami čínskej vlády v prospech výrobného priemyslu BEV. Takýto postup potvrdzujú aj ustanovenia obsiahnuté v stanovách CATL a v systéme riadenia súvisiacich transakcií, ako je vysvetlené v odôvodnení 801, v ktorých sa stanovuje, že ceny akéhokoľvek druhu transakcií so spriaznenými subjektmi stanovuje štát.

(815) Skupina Geely nakupovala svoje batérie prostredníctvom svojich rôznych subjektov vo forme súprav a modulov od neprepojených aj prepojených dodávateľov. Vzhľadom na existenciu spoločných podnikov medzi skupinou Geely a CATL sa tieto dve spoločnosti v rámci tohto konania považovali za prepojené. Komisia na základe toho zistila, že väčšinu nákupov uskutočnili prepojené spoločnosti.

(816) Prepojení dodávatelia batérií skupín SAIC a Geely počas obdobia prešetrovania takisto predávali batérie na vývoz. Komisia zistila, že tento vývoz bol uskutočnený za vyššie ceny (na základe kw/h), ako boli ceny, ktoré zaplatila skupina Geely neprepojeným dodávateľom. Komisia okrem toho zistila, že prepojení dodávatelia batérií skupín SAIC a Geely vyvážali rovnaké batérie za podstatne vyššie ceny ako ceny, ktoré si účtovali na domácom trhu. V závislosti od modelov presiahol cenový rozdiel 25 %, čo poukazuje na rôzne cenové správanie v závislosti od miesta určenia batérií, čo podporuje zistenia v odôvodnení 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.
([376]) Výročná správa CATL za rok 2022, s. 17 a 18 a polročná správa CATL z roku 2023, s. 15 a 148.

(817) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že vládna kontrola nad priemyselnými združeniami výroby batérií a ich členmi vedie k preferenčnému zaobchádzaniu voči domácim výrobcom BEV. Konkrétnejšie, výrobcovia batérií účtujú výrobcom BEV na domácom trhu nižšie ceny ako na vývozných trhoch. Komisia v dôsledku toho dospela k záveru, že výrobcovia batérií konajúci ako verejné orgány vykonávali národné politiky zamerané na poskytovanie batérií domácim výrobcom BEV za nižšiu než primeranú odplatu.

3. *Záver*

(818) Na základe uvedených analyzovaných informácií Komisia usúdila, že spoločnosti dodávajúce batérie sú poverené štátnou právomocou a vykonávajú štátne funkcie v tom zmysle, že vykonávajú politiky čínskej vlády uvedené v bode 3.7.2.1.1 bode i) a nekonajú podľa zásad voľného trhu s cieľom maximalizovať svoj zisk. Na rozhodnutia ich spoločností a riadenie majú politiky čínskej vlády jednoznačne vplyv, pokiaľ ide o dodávanie batérií za nižšie ceny na účely rozvoja odvetvia BEV, ako aj dodržiavanie usmernení o výrobných cieľoch, ktoré preto nemožno považovať za prejav súkromného správania v trhovom hospodárstve. Zistené dôkazy o cenovom správaní na vývoznom trhu v porovnaní s domácim cenovým správaním ďalej potvrdzujú, že výrobcovia batérií v Číne sa riadia skôr politikou čínskej vlády ako zásadami voľného trhu.

(819) Okrem toho, vzhľadom na funkcie, ktoré vykonávajú čínske priemyselné združenia, ktorých boli dodávatelia batérií súčasťou (t. j. CBIA a CIAPS), a na všadeprítomný vplyv vlády ČĽR na združenia a právomoci, ktoré členovia týchto združení získali účasťou v nich, Komisia dospela k záveru, že účasť v CBIA a CIAPS udeľuje členom vládnu právomoc v tom zmysle, že členovia majú právomoc individuálne a kolektívne ovplyvňovať a prijímať rozhodnutia za združenie, plniť povinnosti alebo funkcie v mene vlády v záujme rozvoja odvetvia BEV. Tieto združenia vykonávajú vládne funkcie aj v tom zmysle, že ich úlohou je vykonávať politiky čínskej vlády na poskytovanie batérií za nižšie ceny v prospech odvetvia BEV a dohliadať na to, aby ich všetci príslušní dodávatelia plne dodržiavali. V dôsledku plánov čínskej vlády a všetkých týchto prísnych kontrolných a dozorných mechanizmov, ktorými sa združenia riadia, sú stanovy týchto združení a ich členov, ako aj ostatných dodávateľov aktmi čínskej vlády.

(820) Charakteristiky čínskeho domáceho trhu a cenové mechanizmy, ktoré vykonávajú a monitorujú združenia výroby batérií, ich členovia a dodávatelia batérií a LFP, len potvrdzujú záver, že boli poverení vládnou právomocou a vykonávajú vládne funkcie. Čínska vláda najmä vytvorila prostredie, kde sa batérie a LFP poskytujú výrobcom BEV za nižšiu než primeranú odplatu.

(821) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že dodávatelia batérií sa považujú za verejné orgány v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) základného nariadenia.

b) Dodávatelia batérií, ktorí pôsobia ako súkromné subjekty poverené alebo riadené čínskou vládou

(822) Alternatívne, aj keby sa výrobcovia batérií nepovažovali za verejné orgány v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) základného nariadenia, Komisia na základe informácií uvedených v tomto bode stanovila, že by sa považovali za orgány poverené alebo riadené čínskou vládou na vykonávanie úloh, ktorými je bežne poverená vláda, v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia z dôvodov uvedených ďalej v texte. Ich konanie by teda bolo v každom prípade pripísané čínskej vláde.

(823) V článku 3 ods. 1 písm. a) bode iv) druhej zarážke základného nariadenia je stanovené, že finančná pomoc existuje, ak vláda: „poverí či nariadi súkromnému subjektu, aby vykonával jednu alebo viacero funkcií uvedených v bodoch i), ii) a iii), ktoré by za normálnych okolností plnila vláda, a prax sa v žiadnom smere nelíši od bežnej vládnej praxe“. Druh funkcií opísaných v článku 3 ods. 1 písm. a) bode iii) základného nariadenia nastane vtedy, keď *„vláda poskytuje tovary alebo služby iné, než je všeobecná infraštruktúra, alebo nakupuje tovary…“*. Tieto ustanovenia odzrkadľujú body iii) a iv) článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach a mali by sa vykladať a uplatňovať so zreteľom na príslušnú judikatúru WTO.

(824) Porota WTO vo veci *vývozných obmedzení USA* rozhodla, že bežný význam týchto dvoch slov „poveriť“ a „usmerniť“ v článku 1 ods. 1 písm. a) bode 1 bode iv) Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach si vyžaduje, aby činnosť vlády zahŕňala pojem delegovania (v prípade poverenia) alebo prikazovania (v prípade nariadenia). Zamietla tvrdenie USA o „príčine a následku“ a požiadala o výslovné a súhlasné vykonanie delegovania alebo nariadenia. V následnom prípade (*USA – vyrovnávacie clá na DRAMS*) však Odvolací orgán rozhodol, že nahradenie slov „poverí“ a „nariadi“ slovami „deleguje“ a „prikazuje“ je ako norma príliš prísne. Podľa Odvolacieho orgánu k „povereniu“ dochádza vtedy, keď vláda dáva súkromnému subjektu zodpovednosť, a „usmernenie“ odkazuje na situácie, v ktorých vláda vykonáva nad súkromným subjektom svoju právomoc. V obidvoch prípadoch vláda používa súkromný subjekt ako zástupcu pri poskytovaní finančnej pomoci a „vo väčšine prípadov by bolo možné očakávať, že poverenie súkromného subjektu alebo nariadenie súkromnému subjektu bude zahŕňať určitú formu hrozby alebo nútenia“.

(825) Podľa článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 bodu iv) Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach sa zároveň neumožňuje členom ukladať vyrovnávacie opatrenia na výrobky v prípadoch, „keď vláda len vykonáva svoje všeobecné regulačné právomoci“ alebo keď zámer vlády „môže alebo nemusí mať konkrétny výsledok jednoducho vzhľadom na dané faktické okolnosti alebo realizáciu slobodnej vôle subjektov na trhu“. Naopak, poverenie a usmernenie znamená „aktívnejšiu úlohu vlády než iba pobádanie“. WTO navyše nezastáva názor, že „ponechanie priestoru na voľné uváženie súkromného subjektu je nevyhnutne v rozpore s poverením súkromného subjektu alebo nariadením súkromnému subjektu […]. Hoci sa môžu vyskytnúť prípady, keď rozsah priestoru ponechaného na voľné uváženie súkromného subjektu je taký, že je nemožné oprávnene dospieť k záveru, že súkromný subjekt je poverený alebo mu bolo nariadené (vykonávať konkrétnu úlohu), je to skutkový/dôkazný stav, ktorý je potrebné riešiť individuálne.“ V súlade s uvedenými rozhodnutiami WTO nie všetky vládne opatrenia schopné poskytnúť výhody zodpovedajú finančnej pomoci podľa článku 3 základného nariadenia a článku 1 ods. 1 písm. a) Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach.

(826) Stručne povedané, v príslušných rozhodnutiach WTO sa stanovuje, že:

i) pri určovaní, či ide o „finančnú pomoc“ podľa článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach, je potrebné zamerať sa na povahu vládneho opatrenia, a nie na účinky alebo výsledky vládneho opatrenia. Inými slovami, je dobre známe, že vlády zasahujú na trhu ako regulátori a vyvolávajú pritom účinky na trh a prevádzkovateľov na trhu. V tomto zmysle môže vláda oprávnene ukladať vývozné dane s cieľom vytvárať príjem v prípade veľmi konkurencieschopnej komodity na medzinárodných trhoch. Naopak, nejde o oprávnené uloženie vývozných obmedzení, ak je zrejmé, že použitie takého nástroja spoločne s ďalšími mechanizmami na udržanie komodít na domácom trhu a donútenie dodávateľov, aby predávali za ceny nižšie než trhové ceny, je súčasťou širšej schémy vypracovanej vládou na podporu určitého odvetvia alebo skupiny odvetví s cieľom posilniť ich konkurencieschopnosť. Na posúdenie prvku „finančnej pomoci“ je teda relevantná povaha vládneho opatrenia vrátane jeho kontextu, predmetu a účelu;

ii) „poverenie“ alebo „nariadenie“ zahŕňa výslovné a súhlasné opatrenie určené konkrétnej strane vo vzťahu k určitej úlohe alebo povinnosti, čo je značne odlišné od situácie, keď vláda zasahuje na trhu určitým spôsobom, ktorý môže alebo nemusí mať konkrétny výsledok vzhľadom na faktické okolnosti alebo realizáciu slobodnej vôle subjektov na trhu. Napokon, kľúčovou otázkou pojmov poverenia alebo nariadenia je, či dané konanie, t. j. finančná pomoc vo forme poskytovania tovarov za nižšiu než primeranú odplatu, môže byť pripisované vláde alebo je to stále slobodná vôľa súkromných subjektov s ohľadom na trhové faktory, ako sú regulačné obmedzenia;

iii) článok 1 ods. 1 písm. a) bod 1 bod iv) Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach je v podstate ustanovením proti obchádzaniu, a teda zistenie poverenia alebo nariadenia si vyžaduje, aby vláda dávala súkromnému subjektu zodpovednosť alebo vykonávala svoju právomoc nad súkromným subjektom s cieľom poskytovať finančnú pomoc. Vo väčšine prípadov by bolo možné očakávať, že poverenie súkromného subjektu alebo nariadenie súkromnému subjektu bude zahŕňať určitú formu hrozby alebo donútenia, čo môže následne slúžiť ako dôkaz poverenia alebo nariadenia. Vlády však pravdepodobne majú k dispozícii ďalšie prostriedky na vykonávanie právomoci nad súkromným subjektom, z ktorých niektoré môžu byť „rafinovanejšie“ než prikazovanie alebo nemusia zahŕňať rovnakú mieru nátlaku;

iv) musí existovať „preukázateľná súvislosť“ medzi konaním vlády a správaním súkromného subjektu. Nie je dôvod, prečo by vec poverenia alebo nariadenia zo strany vlády nemala byť založená na nepriamych dôkazoch (ako sú implicitné a neformálne akty delegovania alebo prikazovania) za predpokladu, že takéto dôkazy sú preukazné a presvedčivé. V tomto zmysle môže byť dôkaz úmyslu vlády podporovať odberateľské odvetvie (napríklad prostredníctvom verejne oznámených politík alebo vládnych rozhodnutí, prípadne iných vládnych opatrení) alebo existencie iných vládnych opatrení zabezpečujúcich určitý výsledok na trhu (napríklad vývozné obmedzenia spolu s vládnym opatrením zabraňujúcim subjektom, ktorých sa tieto obmedzenia týkajú, v skladovaní ich výrobkov, alebo vládna cenová regulácia s cieľom udržať nízke ceny dotknutého výrobku na domácom trhu) relevantný na stanovenie existencie „finančnej pomoci“ podľa článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 bodu iv) Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach [predovšetkým ako nepriamy spôsob poskytovania tovarov vládou, ako sa stanovuje v bode iii)]. Za určitých okolností „usmernenie“ vládou môže predstavovať nariadenie. Napokon, v závislosti od okolností sa môže súkromný subjekt rozhodnúť nevykonávať funkciu, ktorou bol poverený alebo ktorej vykonávanie mu bolo nariadené, napriek možným negatívnym dôsledkom, ktoré môžu nasledovať. Len z toho však nevyplýva, že súkromný subjekt nebol poverený ani mu vykonávanie nebolo nariadené.

(827) V súlade s touto judikatúrou, za predpokladu, že dodávatelia batérií sú „súkromnými subjektmi“ v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia, Komisia skúmala na jednej strane povahu konania čínskej vlády, t. j. či zásah čínskej vlády zahŕňa poverenie alebo usmernenie výrobcov batérií, aby dodávali batérie výrobcom BEV za nižšiu než primeranú odplatu; a na druhej strane konanie dodávateľov batérií, t. j. či výrobcovia batérií poskytujú čínskym výrobcom BEV vstupy za nižšiu než primeranú odplatu, a teda či existuje preukázateľná súvislosť medzi konaním vlády ČĽR a konaním dodávateľov batérií, ktorí konajú ako zástupcovia vlády ČĽR. Nakoniec Komisia posúdila, či funkcia, ktorú vykonávajú dodávatelia batérií, by za normálnych okolností bola zverená vláde, t. j. či poskytovanie batérií výrobcom BEV v Číne je bežnou vládnou činnosťou, a či sa takáto funkcia v skutočnosti nelíši od praxe, ktorú vlády bežne vykonávajú, t. j. či sa skutočné poskytovanie vstupov výrobcami v žiadnom reálnom zmysle neodlišuje od toho, čo by vláda robila sama.

(828) So zreteľom na judikatúru WTO uvedenú v odôvodneniach 822 až 826 Komisia najskôr analyzovala, či podpora čínskej vlády čínskemu priemyslu BEV vo forme poskytovania batérií za nižšiu než primeranú odplatu je skutočne cieľom rôznych dotknutých vládnych opatrení a nie iba „vedľajším účinkom“ výkonu všeobecnej regulačnej právomoci. V rámci prešetrovania sa skúmalo najmä to, či zistené nižšie ceny batérií boli súčasťou cieľov vlády, alebo či nižšie ceny boli skôr „neúmyselným‘ vedľajším produktom všeobecného vládneho regulovania. Komisia dospela k záveru, že cieľom rôznych zásahov vlády bolo podporiť odvetvie BEV a že nižšie ceny batérií boli zamýšľaným cieľom týchto opatrení, ktoré sa následne presadzovali prostredníctvom priemyselných združení, ktoré majú povinnosť rešpektovať a presadzovať tieto plány.

(829) V priebehu rokov prijala čínska vláda viaceré opatrenia na dosiahnutie svojho politického cieľa. V bode 3.1 sa podrobne uvádza príslušné pozadie a kontext vysvetľujúci význam, ktorý čínska vláda pripisuje rozvoju výrobného odvetvia BEV a súvisiacim odvetviam.

(830) Ako sa podrobne vysvetľuje v predchádzajúcom bode i) oddielu 3.7.2.1.1, čínska vláda vytvorila sériu opatrení, ktoré sa vzťahujú na všetky spoločnosti bez ohľadu na to, či sú štátne alebo súkromné, a ktorých cieľom je nasmerovať ich na dodávky batérií za nízke ceny. Akčný plán pre batérie z roku 2017 obsahuje najmä konkrétne pokyny týkajúce sa cien batérií, ktoré stanovujú, že do roku 2020 sa bude špecifická hustota energie systému usilovať dosiahnuť 260 watthodín/kilogram a náklady na batérie sa znížia na menej ako 1 jüan/watthodina. Do roku 2025 dosiahne hustota energie 500 watthodín/kilogram.

(831) Okrem toho sa odvetvie výroby batérií Číne silne podporuje. Existuje veľké množstvo nariadení vydaných rôznymi vládnymi orgánmi, ktoré dohliadajú na jednotlivé aspekty odvetvia batérií, ako je uvedené v bode 3.7.2.1.1 bode i), a najmä Akčný plán pre batérie z roku 2017 uvedený v odôvodneniach 708 – 710, plán NEV na roky 2012 – 2020 (odôvodnenie 744) a opatrenia v provinciách Ťiang-si, Fu-ťien a meste Šen-čen (odôvodnenia 725 – 733). Komisia našla vo vnútroštátnych a miestnych politikách dôkazy o tom, že výrobcovia batérií využívali rad podporných opatrení, ktoré sú uvedené v odôvodnení 735. Patria k nim odmeny, poskytovanie pozemkov, elektriny a plynu za nižšie ceny, pôžičky od štátnych bánk na nekomerčnom základe a preferenčné daňové politiky. Komisia takisto zistila, že výrobcovia batérií prepojení so skupinami Geely a SAIC, ktorí zaslali dotazník, takisto využívali preferenčné politiky, napríklad preferenčné financovanie, programy oslobodenia od daní a ich zníženia a granty (odôvodnenie 740).

(832) Poskytnutím finančnej podpory výrobcom batérií vláda ďalej usmernila spoločnosti, aby zvýšili a podporili domáce dodávky batérií v prospech rozvoja odvetvia BEV. Takáto podpora pôsobí ako stimul pre dodávateľov batérií, aby plne zosúladili svoje správanie s politickými cieľmi čínskej vlády v záujme rozvoja odvetvia BEV.

(833) Okrem toho Komisia v predchádzajúcom bode už stanovila, ako čínska vláda zabezpečuje konkrétne správanie dodávateľov batérií prostredníctvom čínskych priemyselných združení (t. j. CBIA a CIAPS), ktoré nie sú nezávislými priemyselnými združeniami, vzhľadom na úroveň kontroly, ktorú nad nimi vykonáva čínska vláda (odôvodnenia 777 – 784), a funkcie, ktoré vykonávajú (odôvodnenia 791 – 798). Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 763 a 772, dodávatelia batérií, ktorí boli členmi CBIA a/alebo CIAPS, predstavovali 86 % trhového podielu v roku 2020 a 93 % celkovej inštalovanej kapacity Číny v roku 2023. Komisia tiež zistila, že uvedené čínske priemyselné združenia nie sú nezávislými združeniami, ktoré by konali podľa slobodných hospodárskych zásad, ale subjektmi, ktoré riadi čínska vláda a ktoré sú ňou riadené prostredníctvom Štátnej rady (odôvodnenia 777 – 784). Konkrétne sa zistilo, že obe združenia plnia úlohy, ktorými ich poverila vláda, a ich úlohou je pomáhať vláde pri realizácii vládnych politík a regulovať správanie svojich členov. Združenia a ich členovia sú poverení právomocou *„posilňovať priemyselnú sebadisciplínu“* a *„regulovať združenie, priemysel a správanie členov“* a v prípade CBIA konkrétne aj *„koordinovať otázky v podnikovej výrobe, predaji a vývoze“*. Tieto dve združenia teda vykonávajú vládne funkcie aj v tom zmysle, že ich úlohou je vykonávať politiky čínskej vlády na poskytovanie batérií za nižšie ceny v prospech domáceho odvetvia BEV a dohliadať na to, aby ich všetci príslušní dodávatelia plne dodržiavali. V tejto súvislosti sa Komisia domnievala, že CBIA a jeho členovia sú „verejné orgány“ v zmysle článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach.

(834) Okrem toho na 7. kongrese členov CBIA sa združenie vyjadrilo, že *„združenie by malo naplno využiť svoju úlohu samoregulačnej organizácie v odvetví, malo by prevziať dôležitú zodpovednosť za udržiavanie správania na trhu, usmerňovať odvetvie k riadnej hospodárskej súťaži, obmedzovať pravidlá, dohliadať na sebadisciplínu a optimalizovať rozvoj, […]* ***obmedzovať a trestať správanie, ktoré narúša trhový poriadok, poškodzuje záujmy a imidž odvetvia****, a usilovať sa o vytvorenie spravodlivého a usporiadaného prostredia na rozvoj odvetvia batérií“* [doplnené zvýraznenie] ([377]). Z toho vyplýva, že členovia musia dodržiavať pokyny združenia zamerané na reguláciu ekonomického správania svojich členov s cieľom dodržiavať politiku čínskej vlády, aby sa vyhli postihom, ktoré im CBIA uvalí. Z toho ďalej vyplýva, že čínska vláda prostredníctvom združení poveruje výrobcov batérií, aby dodržiavali určité správanie výrobcov batérií. Ďalšie dôkazy o tom, že čínska vláda sa aktívne zúčastňuje na trhu a zasahuje, keď sa vyskytnú problémy s cenami a ponukou, sa nachádzajú v tlačových vyhláseniach, ktoré poskytlo ministerstvo priemyslu a informačných technológií v roku 2022 (odôvodnenie (750), keď sa toto ministerstvo zaviazalo *„čo najskôr posunúť* [ceny surovín] *späť k primeranej úrovni“* ([378]).

([377]) Pozri https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Pozri poznámku pod čiarou č. 308.

(835) Komisia ďalej pozorovala, že v ustanoveniach obsiahnutých v stanovách CATL a v systéme riadenia súvisiacich transakcií, ako je vysvetlené v odôvodnení 801, sa stanovuje, že existujú prípady, keď ceny akéhokoľvek druhu transakcií so spriaznenými subjektmi stanovuje štát. Vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť CATL je zďaleka najväčším dodávateľom na domácom trhu a má spoločné podniky so štátom vlastnenými výrobcami BEV, ako aj s dvoma neintegrovanými výrobcami zaradenými do vzorky, pri absencii spolupráce zo strany spoločnosti CATL Komisia dospela k záveru, že čínska vláda zohráva kľúčovú úlohu v cenovom mechanizme týkajúcom sa batérií dodávaných odvetviu BEV a že správanie spoločnosti CATL nie je správaním subjektu na voľnom trhu, pokiaľ ide o čínsky domáci trh.

(836) To ďalej ilustruje iracionálne správanie spoločnosti CATL na domácom trhu a na vývozných trhoch (odôvodnenie 813), kde CATL obetuje zisky z predaja batérií na čínskom domácom trhu. Z jej iracionálneho správania skutočne vyplýva, že bola riadená politikami čínskej vlády, aby dodávala batérie za lacnejšie ceny domácemu odvetviu BEV, namiesto toho, aby sa riadila trhovým správaním, ktoré by naznačovalo, že batérie predáva najmä na vývozných trhoch, kde mohla počas obdobia prešetrovania výrazne optimalizovať svoje zisky. Ako je vysvetlené v odôvodneniach 738 – 742, čínska vláda poskytla finančnú podporu aj dodávateľom batérií, aby zabezpečila, že príslušné spoločnosti sa budú môcť udržať nad vodou a ďalej rozvíjať svoje kapacity, aby mohli pokračovať vo svojom iracionálnom správaní riadenom čínskou vládou, ktoré spočíva v dodávaní batérií za nízke ceny a v dostatočnom množstve výrobcom BEV, namiesto toho, aby presmerovali svoj predaj na vývoz, čím by dosiahli významné zisky.

(837) Komisia zastáva názor, že podľa dostupných dôkazov čínska vláda zohrávala „aktívnejšiu úlohu než iba pobádanie“, ako to vyžaduje Odvolací orgán WTO ([379]). Opatrenia prijaté čínskou vládou obmedzujú slobodu konania výrobcov batérií tým, že v praxi obmedzujú ich obchodné rozhodnutia o tom, za akú cenu budú predávať svoj výrobok, ako je uvedené v plánoch uvedených v bode 3.7.2.1.1 bode i), v prospech odvetvia BEV. Úloha čínskej vlády ďaleko presiahla rámec bežného zásahu ako regulátora trhu v sektore batérií. Príslušné opatrenia nielenže regulovali všeobecné aspekty trhu, ale ukladali spoločnostiam vyrábajúcim batérie špecifické správanie. Všetky tieto opatrenia boli prijaté s cieľom, aby spoločnosti vyrábajúce batérie poskytovali batérie za nižšie ceny v prospech odvetvia BEV. Tento zámer bol jasne vyjadrený v mnohých politických vyhláseniach a opatreniach uvedených v bode 3.7.2.1.1 bode i).

(838) Tým, že čínska vláda zaviazala spoločnosti vyrábajúce batérie dodržiavať tieto opatrenia, ktoré boli následne presadzované prostredníctvom priemyselných združení, ktoré majú povinnosť rešpektovať a presadzovať tieto plány, zbavila ich možnosti slobodne si zvoliť stratégiu predaja podľa trhových hľadísk. Inými slovami, tieto opatrenia jednoznačne predstavujú „preukázateľné prepojenie“ medzi opatreniami vlády a správaním spoločností vyrábajúcich batérie. Vláda použila spoločnosti vyrábajúce batérie ako zástupcu na podporu výrobcov BEV.

(839) Komisia napokon posúdila, či sa skutočné poskytovanie vstupov výrobcami v žiadnom skutočnom zmysle nelíši od toho, čo by urobila samotná vláda. Komisia zastáva názor, že ide o tento prípad. Namiesto priameho poskytovania batérií odvetviu BEV s cieľom dosiahnuť ciele verejnej politiky čínskej vlády, ktorým je podpora rozvoja tohto odvetvia, čínska vláda prostredníctvom súboru opatrení podnecuje súkromné subjekty, aby tak urobili v jej mene. Okrem toho, pokiaľ takéto poskytovanie tovaru vládou zahŕňa určité výdavky na príjmy (ako je poskytovanie dotácií na vstupy alebo obetovanie príjmov poskytovaním tovaru za nižšiu než primeranú odplatu), takéto opatrenie by sa malo chápať ako typické funkcie, ktoré zvyčajne prislúchajú vláde ([380]).

([379]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 115.

([380]) Pozri správu poroty, *Spojené štáty – prešetrovanie týkajúce sa vyrovnávacieho cla na polovodiče s dynamickou pamäťou s náhodným prístupom (Drams) z Kórey*, WT/DS296, 21. februára 2005, poznámka pod čiarou č. 57 („[D]omnievame sa, že odkaz na funkcie „zvyčajne zverené vláde“ by sa mal chápať aj ako odkaz na funkcie zdaňovania a výdavkov na príjmy. (...) V rozsahu, v akom pôžičky a reštrukturalizačné opatrenia zahŕňajú daňové alebo príjmové výdavky, môžu patriť do rozsahu pôsobnosti tohto ustanovenia“).

(840) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že súbor opatrení prijatých čínskou vládou vedie k finančnému príspevku vo forme poskytnutia batérií vládou za nižšiu než primeranú odplatu čínskym výrobcom BEV podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia. Dodávatelia batérií sú čínskou vládou podnecovaní k tomu, aby poskytovali batérie za nižšiu než primeranú odplatu ([381]) odvetviu BEV, takže ich správanie musí byť pripísané čínskej vláde, a nie je to len neúmyselný dôsledok konania čínskej vlády. Čínska vláda zabezpečuje kontrolu cien batérií prostredníctvom priemyselných združení a podpory poskytovanej výrobcom batérií, aby dodržiavali politické ciele čínskej vlády.

3.7.2.1.2. Výhoda, špecifickosť a výpočet výšky subvencie

a) *Výhoda*

(841) Ako bolo vysvetlené v bode 3.3.1.2, žiadny neprepojený vyrábajúci dodávateľ LFP alebo batérií neposkytol Komisii informácie a nevyplnil osobitný dotazník určený pre dodávateľov vstupov v Číne. Vzhľadom na neexistenciu vzťahu medzi dvoma neintegrovanými výrobcami zaradenými do vzorky a CATL sa od CATL takisto požadovalo vyplnenie dotazníka, čo však neurobila.

(842) Komisia preto musela pri stanovení úrovne výhod vyplývajúcich pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ktorí kupovali batérie na domácom trhu, vychádzať z dostupných skutočností podľa článku 28 základného nariadenia.

(843) Komisia dospela k záveru, že dodávatelia batérií sa považujú za verejné orgány alebo súkromné spoločnosti, ktoré čínska vláda poverila dodávaním batérií za nižšiu než primeranú odplatu a/alebo im to nariadila.

(844) V súlade s článkom 3 ods. 2, článkom 5 a článkom 6 písm. d) základného nariadenia Komisia posúdila výšku napadnuteľných subvencií z hľadiska výhody poskytnutej príjemcovi, o ktorej sa zistilo, že existovala počas obdobia prešetrovania.

(845) S cieľom určiť existenciu výhody a jej výšku Komisia najprv posúdila, či by ceny v Číne mohli predstavovať vhodnú referenčnú hodnotu.

(846) Vzhľadom na nespoluprácu zo strany čínskej vlády a následný nedostatok informácií o čínskom domácom trhu s batériami Komisia usúdila, že nie je vhodné vychádzať z cien na čínskom domácom trhu ako referenčnej hodnoty z dôvodu veľkého trhového podielu dodávateľov batérií, ktorí sú členmi CBIA alebo CPIAS, a zistení, že čínsky trh je narušený v dôsledku platných vnútroštátnych a odvetvových politík uplatňovaných domácimi dodávateľmi batérií, na ktoré sa vzťahuje bod 3.7.2.1, a najmä tých, ktoré sa týkajú tvorby cien.

(847) Komisia identifikovala dva možné zdroje na stanovenie primeranej referenčnej hodnoty v prípade batérií: Bloomberg New Energy Financials (ďalej len „BNEF“) a Benchmark Mineral Intelligence (ďalej len „BMI“) ([382]). Hoci sa v rámci BNEF poskytli užitočné zdroje informácií, využitie BNEF neumožnilo vypočítať potenciálnu referenčnú cenu pre obdobie prešetrovania pomocou cien za mesiac. V rámci BNEF sa nedala zistiť cena za chemickú látku ani podľa geografickej oblasti. Okrem toho neoznámila ceny zo závodu, takže cenové porovnania by mohli byť ovplyvnené odlišnými dodacími podmienkami. Naopak, údaje o BMI umožnili výpočet referenčných hodnôt pre obdobie prešetrovania podľa chemickej látky (LFP a NMC) a geografickej oblasti ([383]) na základe cien zo závodu. Mohli by sa takisto zvážiť rôzne podchemické zložky batérií NMC (111, 523, 622, 811) na základe zodpovedajúceho dopytu v odvetví elektrických vozidiel. Uvádza však len ceny za kW/h na úrovni článkov, nie na úrovni balenia. Vzhľadom na úroveň presnosti z hľadiska časového obdobia, geografickej oblasti, chemickej látky a dodacích podmienok sa BMI považoval za najvhodnejší zdroj na stanovenie referenčnej ceny článkov. Okrem toho boli ceny zo závodu použité z vybraného zdroja konzervatívnou alternatívou, keďže skutočné nákupy batérií sa mohli uskutočniť za rôznych dodacích podmienok vrátane rôznych nákladov na dopravu.

([381]) Pozri aj bod 3.7.2.1 o výhodách.

([382]) Poskytovateľ údajov a vydavateľ prieskumov trhu pre dodávateľský reťazec lítium-iónových batérií do elektrických vozidiel (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) Dostupnými regiónmi boli Severná Amerika, Ázia, Čína a Európa.

(848) Na výpočet zodpovedajúcej referenčnej hodnoty pre batériový článok NMC z Číny ([384]) Komisia použila priemernú referenčnú cenu váženú na základe dopytu po podchemických zložkách batérií NMC v odvetví elektrických vozidiel, ako uvádza BMI. Keďže neexistuje referenčná hodnota pre batériové články LFP z Číny, považovalo sa za rozumné stanoviť túto cenu pomocou pomeru referenčnej hodnoty batériových článkov NMC v Číne a mimo nej ([385]).

(849) Na výpočet zodpovedajúcej referenčnej hodnoty pre batériové súpravy Komisia použila referenčné hodnoty batériových článkov LFP a NMC z Číny opísané v odôvodneniach a použila pomer medzi článkami a sústavou na základe verejne dostupných informácií zverejnených BNEF ([386]). Pomer článkov a súprav potvrdili údaje zo spisu, ktorý poskytla jedna zo spolupracujúcich skupín.

(850) Výhoda poskytnutá skupine Geely sa vypočítala tak, že sa vzal do úvahy rozdiel medzi sumou, ktorú vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky za batérie skutočne zaplatil (články, moduly a sústavy), a sumou, ktorá by mala byť normálne zaplatená na základe trhovej referenčnej hodnoty.

(851) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 815, Komisia zistila, že dvaja prepojení dodávatelia batérií predávajú batérie na vývoz za podstatne vyššiu cenu ako pri batériách predávaných na čínskom domácom trhu.

(852) Keďže vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu opísanú v bode 3.3.2 nebolo možné vyvodiť presný záver, pokiaľ ide o nákupy batérií, ktoré uskutočnila skupina SAIC, Komisia zistila, že prinajmenšom štyria hlavní dodávatelia batérií boli vo vlastníctve štátu, členmi CBIA a/alebo s ňou boli úzko prepojení prostredníctvom spoločnosti CATL. Zistilo sa, že skupina Geely nakupovala viac ako 65 % svojich batérií od spoločností, ktoré boli členmi jedného z týchto dvoch združení. Na základe uvedených skutočností a vzhľadom na neexistenciu akýchkoľvek ďalších informácií to bolo možné považovať za reprezentatívne pre situáciu na domácom trhu s čínskymi batériami.

(853) V dôsledku toho sa usúdilo, že dvaja neintegrovaní výrobcovia zaradení do vzorky kúpili svoje batérie od kľúčových hospodárskych subjektov, ktorí boli považovaní za „verejné orgány“ alebo súkromné orgány poverené alebo riadené čínskou vládou a že čínski výrobcovia BEV mali prospech z batérií predávaných za nižšiu než primeranú odplatu.

(854) Okrem toho Komisii vzhľadom na čiastočnú nespoluprácu čínskej vlády chýbali dôležité informácie o situácii dodávateľov batérií na čínskom trhu a o možných úpravách, ktoré bolo treba vykonať.

(855) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že prevládajúce podmienky na čínskom trhu neodôvodňovali úpravy vzhľadom na chýbajúce trhové podmienky v krajine pôvodu a v súlade s ustanoveniami článku 6 písm. d) bod ii) základného nariadenia, a preto sa referenčná hodnota vypočítala pomocou opísanej metodiky.

b) *Špecifickosť*

(856) Súbor opatrení, ktoré uplatnila čínska vláda, bol zameraný výlučne na prospech odvetviu NEV, ktorého súčasťou sú BEV, keďže príslušné batérie, na ktoré sa vzťahujú opatrenia, využíva iba odvetvie NEV.

Okrem toho osobitné právne akty a rôzne dokumenty uvedené v bode i) v bode 3.7.2.1.1 jasne uvádzajú, že odvetvie BEV je príjemcom predmetných opatrení.

(857) Komisia preto dospela k záveru, že subvencie vo forme poskytovania batérií za nižšiu než primeranú odmenu nie sú všeobecne dostupné, ale sú špecifické v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia. Navyše žiadna zo zainteresovaných strán nepredložila dôkazy, ktoré by svedčili o tom, že takáto forma subvencií sa zakladá na objektívnych kritériách alebo podmienkach v zmysle článku 4 ods. 2 písm. b) základného nariadenia.

([384]) Referenčná hodnota mimo Číny sa opierala o ceny platné v Severnej Amerike, Európe a Ázii, a preto bola Čína vylúčená.

([385]) V Číne sa referenčná hodnota opierala o ceny platné v Číne. Referenčná hodnota mimo Číny sa opierala o ceny platné v Severnej Amerike, Európe a Ázii, a preto bola Čína vylúčená.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ a https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/

c) *Výpočet výšky subvencie*

(858) Komisia analyzovala ceny na základe kW/h, pričom zohľadnila chemické látky (NMC oproti LFP), typ batérie (modul alebo balík) a vzťah. Na základe toho dospela k záveru, že nákupné ceny od prepojených spoločností boli priemerne ([387]) vyššie ako nákupné ceny od neprepojených dodávateľov. Tento rozdiel presahoval 8 % a v niektorých prípadoch dokonca 20 % pri určitých kombinácií chemickej látky/typu batérie.

(859) Vzhľadom na takéto rozdiely Komisia analyzovala informácie v súbore týkajúce sa transferovej ceny, aby sa zistilo, či by sa takéto transakcie mohli považovať za transakcie uskutočnené za bežných trhových podmienok. Informácie v spise, t. j. predložené cenové dohody a zmluvy, však v tejto súvislosti neobsahovali žiadne informácie. V tejto súvislosti a pri neexistencii tvrdenia zo strany skupiny Geely, že takéto transakcie boli uskutočnené za bežných trhových podmienok, Komisia nebola schopná použiť takéto ceny a nahradila ich cenou platenou za kw/h za podobné výrobky neprepojeným dodávateľom. Keď niektoré spoločnosti skupiny Geely nenakupovali od neprepojených dodávateľov, použila sa vážená priemerná cena za kw/h za podobné výrobky na úrovni skupiny Geely. Toto porovnanie sa uskutočnilo na základe kw/h s ohľadom na chemické zloženie batérie, konkrétne LFP a NMC, a typ batérie (článok, modul alebo súprava). Keďže neexistovala uplatniteľná referenčná hodnota pre moduly, ako konzervatívna alternatíva sa použila referenčná hodnota ceny článkov. Referenčné hodnoty boli založené na cenách batériových článkov získaných od BMI ([388]), pričom sa brali do úvahy priemerné ceny článkov LFP alebo NMC mimo Číny počas obdobia prešetrovania, ako sa uvádza v odôvodneniach.

(860) Vzhľadom na čiastočnú nespoluprácu skupiny SAIC, pokiaľ ide o dodávku batérií a zodpovedajúce údaje, ako je opísané v bode 3.3.1.4, Komisia musela vychádzať z dostupných skutočností. V tejto súvislosti vychádzala zo značného objemu nákupov inej skupiny zaradenej do vzorky, ktorá nakupovala batérie. Z posudzovaných transakcií boli vylúčené určité batérie určené do modelov BRV, ktoré sa nepodobali batériám predávaným skupinou SAIC.

Poskytovanie batérií za nižšiu než primeranú odplatu

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina Geely	10,32 %
Skupina SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Poskytovanie LFP vládou za nižšiu než primeranú odplatu

(861) Ako už bolo uvedené, jeden z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky (skupina BYD) je vertikálne integrovaný. Komisia preto v prípade tejto skupiny skúmala, či poskytovanie kľúčových surovín na výrobu batérií používaných v modeloch vyrábaných touto skupinou môže predstavovať napadnuteľnú subvenciu. V tejto fáze sa Komisia zamerala na hlavný kľúčový komponent používaný pri výrobe batérií, LFP, ktorý predstavuje viac ako 25 % nákladov na výrobu batérie.

(862) S cieľom zistiť existenciu napadnuteľnej subvencie musia byť podľa článkov 3 a 4 základného nariadenia prítomné tri prvky: 1. finančný príspevok; 2. výhoda; a 3. špecifickosť. Komisia tieto prvky preskúma ďalej.

3.7.2.2.1. *Finančný príspevok*

a) Dodávatelia LFP konajúci ako „verejné orgány“

(863) Komisia najprv analyzovala, či dodávatelia LFP môžu byť považovaní za verejné orgány, takže poskytovanie tejto kľúčovej suroviny za nižšiu než primeranú odplatu by mohlo byť pripísané čínskej vláde v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) základného nariadenia. Ako je podrobne vysvetlené v bode 3.5.1, odôvodneniach 409 až 418, právna norma existencie verejného orgánu sa musí vykladať v súlade s judikatúrou WTO. Na základe príslušnej

([387]) Porovnanie cien medzi prepojenými a neprepojenými dodávateľmi sa uskutočnilo s prihliadnutím na objemy nákupu, aby sa vypočítal vážený priemerný cenový rozdiel.

([388]) Poskytovateľ údajov a vydavateľ prieskumov trhu pre dodávateľský reťazec lítium-iónových batérií do elektrických vozidiel (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

judikatúry uvedenej v odôvodneniach 409 až 418 by sa malo preskúmať, či výrobcovia vstupov v Číne, ktorí sa zaoberajú dodávkami vstupov, sú „verejnými orgánmi“ (t. j. subjektmi, ktoré majú, vykonávajú alebo im bola zverená právomoc vykonávať vládne funkcie), pričom by sa malo náležite zohľadniť i) právne a hospodárske prostredie prevládajúce v krajine, v ktorej prešetrované subjekty pôsobia; ii) vzťah medzi danými subjektmi a vládou; a iii) základné charakteristiky a funkcie príslušných subjektov.

i) *Právne a hospodárske prostredie prevládajúce v ČĽR*

(864) V odôvodneniach 704 – 758 Komisia už preskúmala právne a hospodárske prostredie prevládajúce v Číne, pričom preukázala, ako čínska vláda vytvorila rámec, ktorý zabezpečuje, aby dodávatelia vstupov dodržiavali ciele politiky čínskej vlády v oblasti rozvoja priemyslu BEV, a to od vstupov (vrátane surovín, ako sú LFP) až po stredné vstupy (ako sú batérie). Príslušné opatrenia, ktoré prijala čínska vláda na dosiahnutie svojho politického cieľa podporovať hlavné odvetvia v celom dodávateľskom reťazci BEV v prospech výrobcov BEV, zahŕňajúce kľúčové materiály používané pri výrobe batérií aj batérie, sú uvedené v bode 3.7.2.1.1 bode i).

(865) Najmä zo „*zákona o nerastných surovinách*“ a „*pravidiel vykonávania zákona o nerastných surovinách*“ (odôvodnenie 723) vyplýva, ako si štát predstavuje nerastné suroviny ako majetok štátu a že vláda má plnú kontrolu nad prideľovaním zdrojov a môže určiť, kto získava ťažobné práva a limity toho, čo sa ťaží. V 14. FYP v oblasti surovín (odôvodnenie 714) sa podporuje vytvorenie systému rezerv nerastných surovín, v ktorom štát a podniky spoločne spolupracujú. Celkovo čínska vláda vytvorila systém, vďaka ktorému môže vykonávať plnú kontrolu nad nerastnými zdrojmi.

(866) K dispozícii je aj niekoľko stimulov pre dodávateľov surovín používaných pri výrobe batérií, ako sú daňové stimuly (odôvodnenie 721), usmerňovacie fondy, odmeny, prísľuby vlastného kapitálu (odôvodnenie 720).

(867) Okrem toho Komisia zistila, že fosfát lítia a železa nepodlieha pri vývoze 13 % náhrade DPH, čím sa stáva lacnejším a hojnejším na domácu spotrebu v porovnaní s vývozom (odôvodnenie 753). Dôkazy o zásahu čínskej vlády do tvorby cien surovín pre elektrické vozidlá novej generácie sa našli v tlačových vyhláseniach ministerstva priemyslu a informačných technológií v roku 2022 (odôvodnenie 750), keď sa vláda zaviazala stlačiť cenu surovín používaných v NEV (vrátane lítia) na primeranú úroveň.

(868) Zo všetkých uvedených informácií vyplýva, že čínska vláda zaviedla na centrálnej a miestnej úrovni množstvo politík a opatrení zameraných na dodávateľov vstupov, a to v konečnom dôsledku s cieľom podporiť výrobné odvetvie BEV. Všetky tieto vstupy tvoria významnú časť výrobných nákladov BEV. V dôsledku týchto politík čínskej vlády zabezpečujúcich stabilnú a dostatočnú dodávku týchto vstupov spolu s nižšími cenami výrobcovia BEV využívajú subvencie vo forme výrazného zníženia nákladov, čo im umožňuje predávať BEV za nižšie ceny, a to aj na trhu EÚ.

a) *Vzťah medzi dodávateľmi LFP a čínskou vládou*

(869) Po analýze právneho a ekonomického rámca, v ktorom dodávatelia vstupov pôsobia, do značnej miery diktovaného politickými cieľmi čínskej vlády rozvíjať priemysel BEV prostredníctvom dodávateľov vstupov, Komisia analyzovala aj charakteristiky čínskeho domáceho trhu s LFP, dôkazy o prítomnosti/vlastníctve štátu v rámci dodávateľov vstupov, ako aj ďalšie znaky, že čínska vláda vykonávala nad týmito subjektmi významnú kontrolu (vrátane ich organizačných charakteristík, reťazcov rozhodovacích právomocí a celkového vzťahu s čínskou vládou).

(870) LFP je druh lítia získaný z uhličitanu lítneho. Zatiaľ čo uhličitan lítny možno získavať od dodávateľov v Číne aj mimo nej, pričom väčšina dovozu uhličitanu lítneho do Číny pochádza z Čile a Argentíny ([389]), podľa informácií dostupných online sa približne 75 % celosvetovej rafinácie lítia uskutočňuje v Číne ([390]). To znamená, že svet je

([389]) Na základe štatistík dovozu Global Trade Atlas (GTA) z Číny, kód HS 28369100, od októbra 2022 do septembra 2023.

([390]) Pozri The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts (Boj o prvenstvo Číny vo výrobe batérií v piatich grafoch), Bloomberg, 1. decembra 2022, k dispozícii na adrese: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

pri rafinácii lítia závislý od Číny a dominantné postavenie Číny na tomto trhu jej umožňuje určovať ceny na medzinárodnej scéne. To sa následne potvrdilo v údajoch Číny o dovoze LFP zo zvyšku sveta, z ktorých vyplýva, že nevýznamné množstvá LFP pochádzali z tretích krajín ([391]).

(871) Komisia nedokázala nájsť viac informácií o vládnom vlastníctve a kontrole na trhu dodávateľov LFP vo verejnej sfére. Vzhľadom na absenciu spolupráce medzi čínskou vládou, ako je podrobnejšie vysvetlené v bode 3.3.1.2, a so skupinou BYD, pokiaľ ide o jej hlavného prepojeného dodávateľa, ako sa vysvetľuje v bode 3.3.4, Komisia mohla vyvodiť záver, že je pravdepodobné, že stupeň vládneho vlastníctva a kontroly dodávateľov lítia by mohol byť podstatnejšie vyšší ako úroveň informácií, ktoré má k dispozícii.

(872) V tomto zmysle informácie dostupné na internete o trhovom podiele výrobcov lítia v Číne ukázali ([392]), že informácie predložené skupinou BYD možno považovať za reprezentatívne pre čínsky domáci trh. Komisia zvážila informácie, ktoré predložil jediný vertikálne integrovaný výrobca zaradený do vzorky (skupina BYD), a považovala ich za reprezentatívne pre celý čínsky trh LFP. Komisia identifikovala deväť čínskych dodávateľovLFP pre skupinu BYD. Keď Komisia nebola schopná nájsť informácie vo verejnej oblasti, musela vyvodiť závery na základe článku 28 základného nariadenia.

(873) Komisia zistila, že všetkých deväť čínskych dodávateľov lítia má sídlo v Číne. Komisia preto dospela k záveru, že na čínskom trhu s LFP dominujú domáci dodávatelia.

(874) Komisia tiež zistila, že činnosť dodávateľov LFP regulujú tie isté podriadené združenia ako u výrobcov batérií, t. j. CBIA a CIAPS ([393]), pričom na dodávateľov LFP sa vzťahujú tie isté ustanovenia uvedené v bode 3.7.2.1. Ako bolo uvedené v odôvodnení 773, CBIA a CIAP nezverejňujú úplný zoznam členov online. Komisii sa podarilo zistiť účasť spoločností v CBIA, CIAPS a iných priemyselných združeniach na základe ich výročných správ a iných informácií dostupných online, ako je zoznam členov ich výkonných orgánov. Keďže čínska vláda neposkytla informácie ani oficiálne verejné údaje týkajúce sa úplného zoznamu členov CBIA a CIAPS, Komisia z toho vyvodila záver, že členmi týchto združení môže byť ešte viac dodávateľov. Komisia zistila, že medzi deviatimi dodávateľmi LFP pre skupinu BYD sú skutočne najmenej dvaja členmi CBIA, ktorí sú takisto čiastočne vlastnení štátom. Zistilo sa, že aj dvaja ďalší dodávatelia sú čiastočne vo vlastníctve štátu. Podľa výročnej správy bola jedna z čiastočne štátom vlastnených spoločností tiež riadená ako podnik s majetkovou účasťou štátu ([394]). Zistilo sa, že ďalšia spoločnosť je členom CIAPS. Tento štátom vlastnený podnik a ostatní členovia CBIA a CIAPS predstavovali 90 % celkového množstva LFP dodaného vyvážajúcemu výrobcovi zaradenému do vzorky a až 92 % celkovej hodnoty počas obdobia prešetrovania. Jeden z najväčších dodávateľov nebol len členom CBIA, ale bol súčasťou aj jeho výkonnej rady. V dôsledku toho Komisia zistila, že niekoľko dodávateľov LFP, ktorí predstavujú väčšinu celkového množstva LFP získavaného spoločnosťou BYD a sú takisto niektorými z najväčších subjektov na trhu, sú členmi CBIA a/alebo CIAPS.

(875) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že na čínskom domácom trhu LFP vo veľkej miere dominujú domáci dodávatelia, ktorí sú do veľkej miery členmi podriadených združení, ako sú CBIA, CCIAPS a združenie odvetvia výroby batérií Hunan, a/alebo sú vo vlastníctve štátu.

([391]) Na základe štatistík dovozu GTA z Číny, kód HS 28429040, od októbra 2022 do septembra 2023.

([392]) Pozri zoznam desiatich najlepších čínskych výrobcov fosfátu lítia a železa (január – august), ESCN, 16. októbra 2023. K dispozícii na adrese https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4 %BD%9C%E4 %B8 %BA% E7 %94 %B5 %E6 %B1 %A0 %E7 %9A%84 %E6 %A0 %B8 %E5 %BF%83 %E6 %9D%90 %E6 %96 %99,%E7 %89 %B9 %E7 %91 %9E% E3 %80 %81 %E5 %B1 %B1 %E4 %B8 %9C%E4 %B8 %B0 %E5 %85 %83 %E3 %80 %82

([393]) https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 29.

([394]) Pozri https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82

(876) Komisia ďalej preskúmala vzťah medzi čínskou vládou a dodávateľmi LFP s cieľom zistiť, či vláda vykonávala významnú kontrolu nad danými subjektmi a ich správaním na trhu.

(877) Komisia tiež zistila dôkazy o vplyve KSČ prostredníctvom združenia na budovanie strany v niektorých hlavných dodávateľoch LFP pre skupinu BYD. Podobne ako v prípade spoločnosti CATL (odôvodnenie 786) stanovy troch dodávateľov LFP pre skupinu BYD obsahovali osobitné ustanovenia o zakladaní organizácií KSČ a straníckych aktivitách v rámci spoločnosti.

(878) Komisia zistila, že 89 % celkového množstva LFP dodaných skupine BYD a až 91 % celkovej hodnoty počas OP pochádzalo od dodávateľov LFP, ktorí boli členmi CBIA a/alebo CIAPS. Ďalší hlavný dodávateľ LFP bol takisto čiastočne vo vlastníctve štátu a riadený podľa výročných správ ako podnik s majetkovou účasťou štátu.

(879) Na základe a) úrovne kontroly, ktorú čínska vláda vykonáva nad čínskymi priemyselnými združeniami analyzovanými v bode 3.7.2.1.1 bode ii) (konkrétne CBIA a CIAPS); a b) skutočnosti, že väčšina čínskych domácich výrobcov LFP, o ktorých sa zistilo, že sú ich súčasťou, bola vo vlastníctve štátu alebo bola riadená ako podnik s majetkovou účasťou štátu (odôvodnenie 873); a c) skutočnosť, že stanovy viacerých dodávateľov LFP obsahovali ustanovenia o zriadení organizácií KSČ v rámci spoločnosti (odôvodnenie 876), Komisia dospela k záveru, že trhu s LFP dominuje niekoľko spoločností, ktoré sú riadené a kontrolované štátom prostredníctvom ich účasti v priemyselných združeniach, ako sú CBIA a CIAPS. Vzhľadom na prítomnosť vo vedení združení, ako aj na smerovanie svojich obchodných rozhodnutí je čínska vláda schopná vykonávať významnú kontrolu nad dodávateľmi batérií aj prostredníctvom ich účasti v CBIA a CIAPS.

b) *Základné charakteristiky a funkcie dodávateľov lítia*

(880) Keďže čínska vláda neposkytla žiadne informácie o počte ani iné informácie o formálnych dôkazoch vlastníctva vlády a kontroly domácich dodávateľov lítia a batérií pre BEV, Komisia sa musela spoliehať na dostupné skutočnosti dostupné podľa článku 28 základného nariadenia. Komisia na tento účel analyzovala situáciu dodávateľov lítia, ktorú vykázal jediný integrovaný výrobca zaradený do vzorky (skupina BYD). Keď Komisia nebola schopná nájsť informácie vo verejnej oblasti, musela vyvodiť závery na základe článku 28 základného nariadenia.

(881) Komisia zistila, že niektorí z týchto dodávateľov boli priamo alebo nepriamo čiastočne vo vlastníctve štátu. Komisia najmä zistila, že hlavný dodávateľ LFP pre skupinu BYD, spoločnosť Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, bol čiastočne vo vlastníctve štátu, keďže najmenej 21,9 % jeho akcií v roku 2022 vlastnili štátne subjekty ([395]). Napriek tomuto zjavnému čiastočnému štátnemu vlastníctvu bola táto spoločnosť riadená ako štátny akciový podnik ([396]). Zistilo sa, že aj traja ďalší dodávatelia skupiny BYD sú čiastočne priamo alebo nepriamo vo vlastníctve štátu ([397]). Okrem toho Komisia zistila aj prítomnosť a všadeprítomný vplyv členov a organizácií KSČ vo viacerých dodávateľoch LFP pre spoločnosť BYD. Rámec, v ktorom organizácie KSČ pôsobia v spoločnostiach, a ich účel boli opísané v odôvodneniach 785 a 786. Zistilo sa, že dodávatelia lítia skupiny BYD, na ktorých pripadá viac ako 90 % hodnoty alebo objemu nákupu LFP, sú súčasťou priemyselných združení pôsobiacich ako „verejné orgány“ v zmysle článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach, pričom v dôsledku ich účasti v združení majú členovia rovnakú verejnú právomoc.

(882) Komisia posúdila, či sú dodávatelia LFP poverení vládnymi právomocami a či tieto právomoci vykonávajú pri výkone vládnych funkcií. Z dôkazov vyplynulo, že dodávatelia LFP dodržiavajú a vykonávajú ciele politiky čínskej vlády stanovené v bode 3.7.2.1.1 bode i), a teda vykonávajú vládne funkcie.

([395]) Pozri http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 76.
([396]) Pozri https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF s. 115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF s. 88.

(883) Vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu zo strany čínskej vlády (pozri bod 3.2.3) sa Komisia musela spoľahnúť na informácie dostupné online. Komisia našla dôkazy o dodávateľoch LFP, ktorí vykonávali vnútroštátne úlohy, napríklad v okrese Anju (mesto Suej-ning, S'-čchuan) a v Yunnane. Tieto dva projekty sa týkajú dcérskych spoločností spoločnosti Hunan Yuneng New Energy Materials, hlavného výrobcu LFP v Číne ([398]), ktorého hlavnými zákazníkmi sú BYD a CATL ([399]). Okrem počas obdobia prešetrovania toho spoločnosti BYD aj CATL patrili medzi akcionárov spoločnosti Hunan Yuneng New Energy Materials spolu so štátom vlastnenou skupinou ([400]).

(884) Okres Suej-ning je obzvlášť dôležitý pre svoje zásoby lítia. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 724, Komisia našla dôkazy o národných plánoch obsahujúcich ustanovenia o ročnej výrobe, cieľoch zisku a cieľoch rozvoja, napríklad do roku 2025 ročná výroba viac ako 800 000 ton materiálov na výrobu kladných elektród a viac ako 500 000 ton prekurzorov kladných elektród. V rámci toho v roku 2021 spoločnosť Hunan Yuneng New Energy Materials, popredný čínsky výrobca LFP, a mesto Suej-ning podpísali dohodu o výstavbe projektu, v rámci ktorého sa ročne získa 110 000 ton materiálov na výrobu kladných elektród do lítiových batérií ([401]). Ide o jednu z viacerých dohôd podpísaných s ďalšími spoločnosťami v oblasti batérií na vybudovanie *„hlavného mesta odvetvia lítia Číny*!, čo je jeden z kľúčových cieľov plánu mesta Suej-ning.

(885) V roku 2021 podpísala spoločnosť Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials dohodu s mestskou samosprávou Anning o zriadení výrobnej linky v priemyselnom parku Anning ([402]). Yunnan Yuneng je ďalšou dcérskou spoločnosťou spoločnosti Hunan Yuneng New Energy Materials uvedenej v odôvodnení 883. Táto dohoda je súčasťou širšieho rámca dohôd o výstavbe novej oblasti Dianzhong; ako sa uvádza na webovom sídle vlády provincie Yunnan, *„v trojročnom akčnom pláne rozvoja odvetvia batérií využívajúcich nové zdroje energie v provincii Yunnan (2022 – 2024) (ďalej len „akčný plán Yunnan“) [zvýraznenie doplnené] sa jasne uvádza, že v novej oblasti Dianzhong a na ďalších miestach budú vybudované priemyselné základne na priemyselnú výrobu batérií využívajúcich nové zdroje energie. Stranícky pracovný výbor a riadiaci výbor novej oblasti okamžite zakotvili cieľ „vybudovať v Anningu priemyselný klaster výroby batérií využívajúcich nové zdroje energie na úrovni 100 miliárd eur“, aby sa rozvrhol celý priemyselný reťazec. Zameriava sa na výrobu základných materiálov, ako sú kladné a záporné elektródy, membrány, medené/hliníkové fólie, elektrolyty, plášte a iné pomocné materiály pre batérie využívajúce nové zdroje energie, zameriava sa na poprednú výrobu a produkciu batériových článkov a batérií PACK, vykonáva presnú podporu investícií a snaží sa vytvoriť kompletný priemyselný reťazec a do konca 14. päťročného plánu vybudovať v oblasti Anning dôležitý národný zelený priemyselný klaster na výrobu batérií využívajúcich nové zdroje energie“* ([403]). Na základe zistených skutočností je teda výstavba výrobných liniek v priemyselnom parku Anning zameraná aj na dosiahnutie cieľov uvedených v akčnom pláne Yunnan.

(886) Na základe uvedených skutočností Komisia ďalej skúmala, či skutočnosť, že dodávatelia LFP boli poverení vládnymi orgánmi a považovali sa za „verejné orgány“, mala vplyv na ceny pre čínskych domácich výrobcov BEV.

(887) Keďže nespolupracoval žiadny neprepojený ani prepojený dodávateľ lítia, ako sa vysvetľuje v bode 3.3.1.2, Komisia sa musela opierať o dostupné skutočnosti. V tejto súvislosti sa pripomína, že Komisia nemala k dispozícii dôležité informácie týkajúce sa štruktúry domáceho trhu surovín, ani mechanizmu určovania cien. Komisia sa preto musela opierať o dostupné skutočnosti, pričom sa domnievala, že informácie poskytnuté vertikálne integrovaným výrobcom zaradeným do vzorky názorne zobrazujú situáciu na čínskom domácom trhu s LFP.

([398]) Pozri China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms (Čína v roku 2023 posilní investície do LFP, ale hrozí štrukturálny prebytok), S&P Global, 9. mája 2023, k dispozícii na adrese https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Pozri Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 % (Príjmy dodávateľa katód Yuneng v roku 2022 dosiahli takmer 42,8 miliardy jüanov, z toho CATL a BYD viac ako 80 %), Energy Trend, 24. apríla 2023, k dispozícii na adrese https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

([400]) Pozri http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF s.76.

([401]) Pozri https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) Yunnan Central New Area urýchľuje vytvorenie priemyselného klastra na výrobu batérií využívajúcich nové zdroje energie, vláda provincie Yunnan, 8. júla 2022, k dispozícii na adrese https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Tamže*.

(888) Komisia v odôvodnení 795 dospela k záveru, že CBIA aj CIAPS boli poverené vládnou právomocou regulovať a riadiť ekonomické správanie svojich členov v prospech odvetvia BEV a činnosť dodávateľov LFP je tiež regulovaná tými istými podriadenými združeniami (pozri odôvodnenie 873).

(889) LFP je druh lítia získaný z uhličitanu lítneho a dominantné postavenie Číny pri jeho rafinácii znamená, že Čína má na tomto trhu dominantné postavenie, ktoré jej umožňuje určovať ceny na medzinárodnej scéne. Ako už bolo opísané v odôvodnení 869, Komisia zistila, že Čína dovážala okrajové množstvá LFP ([404]), čo dokazuje, že čínski domáci dodávatelia skôr určujú ceny, ako sa ich držia, a môžu mať pri stanovovaní cien voľné uváženie vzhľadom na dominantné postavenie, ktoré má Čína pri rafinácii LFP.

(890) Potvrdila to aj skutočnosť, že 100 % dodávateľov LFP skupiny BYD sídlilo v ČĽR.

(891) Pokiaľ ide o samotné ceny, Komisia zistila, že priemerná mesačná nákupná cena LFP jediným integrovaným výrobcom BEV sa počas obdobia prešetrovania znížila o [40 – 60 %], zatiaľ čo priemerná mesačná vývozná cena toho istého výrobku s pôvodom v ČĽR zostala počas rovnakého obdobia stabilná ([405]). Takéto zníženie cien bolo možné pozorovať u všetkých hlavných dodávateľov LFP pre skupinu BYD. Podľa názoru Komisie to potvrdzuje, že čínska vláda prostredníctvom zavedeného mechanizmu, najmä priemyselných združení a podporných opatrení pre výrobcov LFP, zabezpečuje, aby sa LFP poskytovali výrobcom BEV za nízke ceny a aby dodávatelia LFP prísne dodržiavali zavedený cenový mechanizmus. Od výrobcov LFP sa vyžaduje, aby pri poskytovaní LFP domácim výrobcom plnili verejné funkcie, na rozdiel od toho, aby konali ako racionálne hospodárske subjekty.

(892) Pokiaľ ide o hlavného dodávateľa spoločnosti BYD, Komisia zistila, že jej zmluva so skupinou BYD obsahuje ustanovenie týkajúce sa ceny, ktorým sa zabezpečuje, že bude mať prospech z najvýhodnejšej ponuky ([406]); t. j. že nebude platiť vyššiu cenu ako ktorýkoľvek iný zákazník spoločnosti Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Toto ustanovenie je potvrdené aj v prospekte IPO vydanom tou istou spoločnosťou, v ktorom sa uvádza, že *„strana A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] sľubuje, že poskytne strane B [skupine BYD] najvýhodnejšie podmienky dodávok fosfátu lítia a železa (vrátane dodávok fosfátu lítia a železa, množstva, ceny dodávok) a nebudú vyššie ako najnižšia cena podobných výrobkov, ktoré strana A predáva iným zákazníkom“* ([407]). V tom istom dokumente sa tiež potvrdzuje, že spoločnosť BYD je strategickým investorom spoločnosti Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Okrem toho, hoci spoločnosť CATL je zároveň strategickým investorom a hlavným zákazníkom spoločnosti Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), Komisia v odôvodnení 801 stanovila, že v jej stanovách sa uvádza, že *„ceny transakcií so spriaznenými stranami určuje štát“* ([409]). Preto vzhľadom na vzťah medzi týmito dvoma spoločnosťami a vzhľadom na to, že neexistujú žiadne iné dôkazy, ktoré by poukazovali na opak, Komisia usúdila, že cenu, ktorú spoločnosť CATL zaplatila za LFP, stanovil štát. To pokrýva podstatnú časť LFP nakúpených na čínskom trhu, ktoré sú určené pre výrobcov BEV, vzhľadom na skutočnosť, že CATL je najväčším „nezávislým“ výrobcom batérií v Číne ([410]).

(894) V dôsledku toho, vzhľadom na to, že spoločnosť Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd je povinná poskytnúť skupine BYD najvýhodnejšie podmienky dodávok LFP z hľadiska cien, ako sa uvádza v odôvodnení 891, Komisia dospela k záveru, že CATL a skupina BYD, dvaja najväčší výrobcovia batérií na čínskom trhu, nakupovali LFP za najvýhodnejšiu cenu, ktorú stanovil štát vďaka cenovému mechanizmu, ktorý navrhla vláda Čínskej ľudovej republiky v prospech odvetvia BEV.

([404]) Na základe štatistík dovozu GTA z Číny, kód HS 28429040, od októbra 2022 do septembra 2023.
([405]) Na základe štatistík vývozu GTA z Číny, kód HS 28429040, od októbra 2022 do septembra 2023.
([406]) To znamená, že podmienky dodávateľa pre spoločnosť BYD nesmú byť menej výhodné ako podmienky, ktoré tento dodávateľ poskytuje iným klientom. Napríklad cena dodávateľa pre spoločnosť BYD nesmie byť vyššia ako cena pre iných klientov za rovnaký výrobok.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.47.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) Správa spoločnosti Rhodium, s. 41.

(895) Vzhľadom na uvedené Komisia zistila, že dodávatelia LFP nemôžu slobodne stanovovať ceny podľa bežných trhových úvah a maximalizovať svoje zisky. To ilustruje nielen zásah čínskej vlády na trhu opísaný v odôvodnení 750, ale aj mechanizmus stanovovania cien v prospech hlavných hospodárskych subjektov v odvetví batérií a BEV opísaný v odôvodneniach 891 až 893. Uvedené skutočnosti potvrdzujú, že dodávatelia LFP poskytujú výrobcom BEV tento vstup za nižšiu než primeranú odplatu, čím poskytujú výhodu výrobcom BEV.

c) *Záver*

(896) Na základe analyzovaných informácií dospela Komisia k záveru, že dodávateľom LFP a ich členom bola zverená vládna právomoc a vykonávajú vládne funkcie. V dôsledku plánov čínskej vlády a uplatniteľných prísnych kontrolných a dozorných mechanizmov, ktorými sa združenia riadia, sú stanovy týchto združení a ich členov, ako aj ostatných dodávateľov aktmi čínskej vlády.

(897) Komisia podobne usúdila, že spoločnosti, ktoré dodávajú fosfát lítia, sú takisto poverené vládnou právomocou a/alebo vykonávajú vládne funkcie v tom zmysle, že musia takisto dodržiavať politiky čínskej vlády uvedené v bode 3.7.2, a nie konať podľa zásad voľného trhu, aby maximalizovali svoje zisky. Na rozhodnutia ich spoločností a riadenie majú jednoznačne vplyv tieto politiky čínskej vlády, pokiaľ ide o dodávanie LFP za nižšie ceny na účely rozvoja odvetvia BEV, ako aj dodržiavanie usmernení o výrobných cieľoch, ktoré preto nemožno považovať za prejav súkromného správania v trhovom hospodárstve. Zistené dôkazy o cenovom správaní na domácom trhu a o cenovom správaní na vývoznom trhu v porovnaní s domácim trhom ďalej potvrdzujú, že výrobcovia LFP v Číne sa riadia skôr politikami čínskej vlády ako zásadami voľného trhu.

(898) Charakteristiky čínskeho domáceho trhu a cenové mechanizmy, ktoré vykonávajú a monitorujú združenia výroby batérií, ich členovia a dodávatelia LFP, len potvrdzujú záver, že boli poverení vládnou právomocou a vykonávajú vládne funkcie.

(899) V dôsledku toho Komisia usúdila, že čínska vláda vytvorila prostredie, v ktorom sa LFP poskytuje vertikálne integrovaným výrobcom BEV a výrobcom batérií, ako je CATL, ktorá pôsobí ako verejný orgán vykonávajúci vládnu politiku, za nižšiu než primeranú odplatu. Na základe toho Komisia dospela k záveru, že združenia batérií vrátane CBIA a CIAPS, členovia týchto združení a všetci ostatní dodávatelia batérií a lítia sa považujú aj za verejné orgány v zmysle článku 1 ods. 1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach, keďže nemajú inú možnosť, len dodržiavať všeobecné ciele politiky čínskej vlády v prospech výrobcov BEV.

(b) Výrobcovia LFP, ktorí pôsobia ako súkromné subjekty poverené funkciami alebo riadené čínskou vládou

(900) Okrem zistení, že výrobcovia LFP sú „verejným subjektom“ na účely článku 3 ods. 1 písm. a) základného nariadenia, Komisia alternatívne preskúmala aj to, či čínska vláda poskytla finančný príspevok tým, že poverila alebo usmernila výrobcov LFP (ako súkromné subjekty), aby dodávali batérie výrobcom BEV za nižšiu než primeranú odplatu, ako sa stanovuje v článku 3 ods. 1 písm. a) bode iv) základného nariadenia.

(901) Táto analýza sa vykonáva na základe uplatniteľnej právnej normy uvedenej v odôvodneniach 822 – 826. Komisia najskôr analyzovala, či podpora čínskej vlády čínskemu priemyslu BEV vo forme poskytovania LFP za nižšiu než primeranú odplatu je skutočne cieľom rôznych dotknutých vládnych opatrení a nie iba „vedľajším účinkom“ výkonu všeobecnej regulačnej právomoci. V rámci prešetrovania sa skúmalo najmä to, či zistené nižšie ceny LFP boli súčasťou cieľov vlády, alebo či nižšie ceny boli skôr „neúmyselným‘ vedľajším produktom všeobecného vládneho regulovania. Komisia dospela k záveru, že cieľom rôznych zásahov vlády bolo podporiť odvetvie BEV a že nižšie ceny batérií LFP boli zamýšľaným cieľom týchto opatrení, ktoré sa následne presadzovali prostredníctvom priemyselných združení, ktoré majú povinnosť rešpektovať a presadzovať tieto plány.

(902) V priebehu rokov prijala čínska vláda viaceré opatrenia na dosiahnutie svojho politického cieľa. V bode 3.2 sa podrobne uvádza príslušné pozadie a kontext vysvetľujúci význam, ktorý čínska vláda pripisuje rozvoju výrobného odvetvia BEV a súvisiacim odvetviam.

(903) Odvetvie LFP je v Číne spolu s odvetvím batérií výrazne podporované. Existuje veľké množstvo predpisov vydaných rôznymi vládnymi orgánmi, ktoré dohliadajú na každý aspekt sektora batérií a tiež na ich východiskové materiály, ako je uvedené v bode 3.7.2.1.1 bode i), a najmä „*zákon o nerastných surovinách*“ a „*pravidlá vykonávania zákona o nerastných surovinách*“ (odôvodnenie 723) a 14. FYP v oblasti surovín (odôvodnenie 714). Navyše, dôkazy o zásahu čínskej vlády do tvorby cien surovín pre elektrické vozidlá novej generácie sa našli v tlačových vyhláseniach ministerstva priemyslu a informačných technológií v roku 2022 (odôvodnenie 750), keď sa vláda zaviazala stlačiť cenu surovín používaných v NEV (vrátane lítia) na primeranú úroveň.

(904) Okrem toho Komisia už zistila, že čínske priemyselné združenia (t. j. CBIA a CIAPS) nie sú nezávislými priemyselnými združeniami vzhľadom na úroveň kontroly, ktorú nad nimi vykonáva čínska vláda (odôvodnenia 777 – 784), a funkcie, ktoré vykonávajú, čo dokazuje, že sú poverené vládnou právomocou (odôvodnenia 791 – 798). Členovia CIAPS majú najmä právomoc „*posilňovať priemyselnú sebadisciplínu*“ a „*regulovať združenie, priemysel a správanie členov*“, pričom členovia CBIA majú právomoc „*koordinovať otázky v podnikovej výrobe, predaji a vývoze*“. Tieto dve združenia teda vykonávajú vládne funkcie aj v tom zmysle, že ich úlohou je vykonávať politiky čínskej vlády na poskytovanie LFP za nižšie ceny v prospech domáceho odvetvia BEV a dohliadať na to, aby ich všetci príslušní dodávatelia plne dodržiavali.

(905) To potvrdzuje, že dodávatelia LFP nepôsobia na čínskom domácom trhu ako subjekty voľného trhu a neprijímajú ekonomicky racionálne rozhodnutia, čoho príkladom je vývoj domácich a vývozných cien LFP (odôvodnenie 919), pričom domáce a vývozné ceny sa vyvíjajú úplne odlišne. V skutočnosti ich neracionálne správanie ukazuje, že im bolo politikou čínskej vlády nariadené dodávať LFP za lacnejšie ceny domácemu odvetviu BEV. To potvrdzujú aj zistenia uvedené v odôvodnení 892, z ktorých Komisia vyvodila, že väčšinu cien LFP na trhu, t. j. LFP, ktoré CATL a BYD nakupujú od prepojených dodávateľov, priamo a nepriamo stanovuje štát.

(906) Okrem toho Komisia našla vo vnútroštátnych a v miestnych politikách dôkazy o tom, že dodávatelia LFP majú nárok na celý rad podporných opatrení uvedených v bode 3.7.2.1.1 bode i). Pripomína sa, že pri tomto prešetrovaní nespolupracoval žiadny dodávateľ na vstupe, a preto Komisia nemohla zistiť, či dodávatelia LFP boli príjemcami podporných opatrení uvedených v bode 3.7.2.1.1 bode i). V tejto súvislosti Komisia zistila, že hlavný dodávateľ LFP spoločnosti BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, využíval širokú škálu priamych grantov popri úľavách na dani z príjmu, ktoré mohol využívať vďaka svojmu certifikátu podniku s vyspelými technológiami ([411]).

(907) Na základe toho a vzhľadom na rámec podpory vytvorený čínskou vládou je rozumné vyvodiť, že aj ostatní dodávatelia LFP by mohli využívať takéto stimuly, aby mohla čínska vláda ďalej usmerňovať spoločnosti, aby zvyšovali a podporovali domáce dodávky LFP v prospech rozvoja odvetvia BEV.

(908) Okrem toho, ako už bolo uvedené v odôvodnení 873, dodávatelia LFP, ktorí boli členmi CBIA a/alebo CIAPS, predstavovali viac ako 90 % celkového množstva LFP dodaných skupine BYD a viac ako 90 % celkovej hodnoty počas obdobia prešetrovania. Komisia tiež zistila, že uvedené čínske priemyselné združenia nie sú nezávislými združeniami, ktoré by konali podľa slobodných hospodárskych zásad, ale subjektmi, ktoré riadi čínska vláda a ktoré sú ňou riadené prostredníctvom Štátnej rady [pozri oddiel 3.7.2.1.1 písm. a) bod ii)]. Konkrétne sa zistilo, že obe združenia plnia úlohy, ktorými ich poverila vláda (odôvodnenia 781 a 783), a ich úlohou je pomáhať vláde pri realizácii vládnych politík a regulovať správanie svojich členov. Skutočnosť, že združenia a ich členovia sú poverení právomocou „*posilňovať priemyselnú sebadisciplínu*“ a „*regulovať združenie, priemysel a správanie členov*“ a v prípade CBIA konkrétne aj „*koordinovať otázky v podnikovej výrobe, predaji a vývoze*“, ukazuje, že združenia sú verejnými orgánmi, ktoré vláda poverila, aby usmerňovali svojich členov, aby prispôsobili svoje ekonomické rozhodnutia v prospech odvetvia BEV.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 122, 128 a 150.

(909) Komisia zastáva názor, že podľa dostupných dôkazov čínska vláda zohrávala „aktívnejšiu úlohu než iba pobádanie“, ako to vyžaduje Odvolací orgán WTO ([412]). Opatrenia prijaté čínskou vládou obmedzujú slobodu konania výrobcov LFP tým, že v praxi obmedzujú ich obchodné rozhodnutia o tom, za akú cenu budú predávať svoj výrobok, ako je uvedené v plánoch uvedených v bode 3.2 v prospech odvetvia BEV. Úloha čínskej vlády ďaleko presiahla rámec bežného zásahu ako regulátora trhu. Príslušné opatrenia vrátane vývozných obmedzení pre LFP a podporných opatrení pre dodávateľov LFP nielen regulovali všeobecné aspekty trhu, ale ukladali dodávateľom LFP osobitné správanie. Všetky tieto opatrenia boli prijaté s cieľom, aby dodávatelia LFP poskytovali LFP za nižšie ceny v prospech odvetvia BEV. Tento zámer bol jasne vyjadrený v mnohých politických vyhláseniach a opatreniach uvedených v bodoch 3.7.2.1.1 a 3.7.2.2.1.

(910) Tým, že čínska vláda zaviazala dodávateľov LFP dodržiavať tieto opatrenia, ktoré boli následne presadzované prostredníctvom priemyselných združení, ktoré majú povinnosť rešpektovať a presadzovať tieto plány, zbavila ich možnosti slobodne si zvoliť stratégiu predaja podľa trhových hľadísk. Inými slovami, tieto opatrenia jednoznačne predstavujú „preukázateľné prepojenie“ medzi opatreniami vlády a správaním spoločností vyrábajúcich batérie. Vláda použila spoločnosti vyrábajúce batérie ako zástupcu na podporu výrobcov BEV.

(911) Komisia napokon posúdila, či sa skutočné poskytovanie LFP v žiadnom skutočnom zmysle nelíši od toho, čo by urobila samotná vláda. Komisia zastáva názor, že ide o tento prípad. Namiesto priameho poskytovania LFP odvetviu BEV s cieľom dosiahnuť ciele verejnej politiky čínskej vlády, ktorým je podpora rozvoja tohto odvetvia, čínska vláda prostredníctvom súboru opatrení podnecuje súkromné subjekty, aby tak urobili v jej mene. Okrem toho, pokiaľ takéto poskytovanie tovaru vládou zahŕňa určité výdavky (ako je poskytovanie dotácií na vstupy alebo obetovanie príjmov poskytovaním tovaru za nižšiu než primeranú odplatu), takéto opatrenie by sa malo chápať ako typické funkcie, ktoré zvyčajne prislúchajú vláde.

(912) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že súbor opatrení prijatých čínskou vládou vedie k finančnému príspevku vo forme poskytnutia LFP vládou za nižšiu než primeranú odplatu čínskym výrobcom BEV podľa článku 3 ods. 1 písm. a) bodu iv) základného nariadenia.

3.7.2.2.2. *Výhoda, špecifickosť a výpočet výšky subvencie*

a) Výhoda

(913) Ako bolo vysvetlené v bode 3.3.1.2, žiadny neprepojený vyrábajúci dodávateľ LFP alebo batérií neposkytol Komisii informácie a nevyplnil osobitný dotazník určený pre dodávateľov vstupov v Číne. Prepojený dodávateľ LFP skupiny BYD nezaslal vyplnený dotazník a Komisia nemohla posúdiť, či cenu, za ktorú skupina BYD nakupovala LFP, možno považovať za stanovenú za bežných trhových podmienok.

(914) Komisia preto musela pri stanovení úrovne výhod vyplývajúcich pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ktorí kupovali fosfát lítia a železa a batérie na domácom trhu, vychádzať z dostupných skutočností podľa článku 28 základného nariadenia.

(915) Komisia v odôvodneniach 895 – 898 dospela k záveru, že dodávatelia LFP sa považujú za verejné orgány a/alebo súkromné spoločnosti poverené a riadené štátom.

(916) V súlade s článkom 3 ods. 2, článkom 5 a článkom 6 písm. d) základného nariadenia Komisia posúdila výšku napadnuteľných subvencií z hľadiska výhody poskytnutej príjemcovi, o ktorej sa zistilo, že existovala počas obdobia prešetrovania.

(917) Komisia preto najskôr posúdila, či by ceny v Číne mohli predstavovať vhodnú referenčnú hodnotu.

(918) Komisii vzhľadom na čiastočnú nespoluprácu čínskej vlády chýbali dôležité informácie o trhovej situácii dodávateľov surovín v Číne a o možných úpravách, ktoré bolo treba vykonať. Komisia dospela k záveru, že prevládajúce podmienky na trhu v ČĽR boli narušené vzhľadom na platné vnútroštátne a sektorové politiky vykonávané všetkými hospodárskymi subjektmi.

([412]) Správa Odvolacieho orgánu DS 296, bod 115.

(919) Je niekoľko príkladov rozsiahlych vládnych zásahov a podpory v celom dodávateľskom reťazci BEV, ktoré zabránili normálnej dynamike trhu pri určovaní cien. Ceny hlavného vstupu používaného pri výrobe batérií, t. j. LFP, sa preto nepovažovali za trhovú cenu, ale za cenu, ktorú vláda ovplyvňuje na dosiahnutie svojich politických cieľov.

(920) Dokazuje to aj skutočnosť, že ceny na domácom trhu, za ktoré spoločnosť BYD nakupovala LFP, boli výrazne nižšie ako čínska vývozná cena. Komisia zistila, že prudký klesajúci trend (viac ako 30 %) pozorovaný pri domácej nákupnej cene LFP počas obdobia prešetrovania nemal žiadnu súvislosť s vývojom vývoznej ceny z ČĽR do zvyšku sveta, ktorá zostala dosť stabilná. Z údajov, ktoré má Komisia k dispozícii, teda vyplýva nielen to, že čínska vláda prostredníctvom združení a svojich členov konajúcich ako verejné orgány zaviedla cenový mechanizmus pre suroviny používané pri výrobe batérií, najmä LFP, ale vplyv tohto mechanizmus bol viditeľný aj na čínskom domácom trhu počas obdobia prešetrovania.

(921) Už len z tohto dôvodu sa Komisia domnievala, že ceny LFP na domácom trhu v Číne sú skreslené a nie je možné použiť ich ako referenčnú hodnotu na účely stanovenia výhody.

(922) Komisia preto musela hľadať vhodné referenčné hodnoty mimo krajiny.

(923) V súlade s článkom 6 písm. d) druhým pododsekom bodom ii) základného nariadenia Komisia analyzovala najväčších výrobcov LFP ako najbližšiu možnú náhradu za neskreslenú cenu na čínskom domácom trhu.

(924) Vzhľadom na dominantné postavenie Číny na trhu výroby LFP a na skutočnosť, že nebolo možné zistiť žiadne iné ceny mimo krajiny, a vzhľadom na nemožnosť porovnania medzi cenami na čínskom domácom a cenami mimo krajiny, Komisia sa musela opierať o vývozné ceny z Číny do zvyšku sveta dodávané na základe FOB. Tieto ceny sa teda považovali za vhodnú referenčnú hodnotu vzhľadom na existujúce dominantné podmienky pre tento konkrétny typ lítia a na nedostatok akejkoľvek inej primeranej referenčnej hodnoty. Na základe toho Komisia zistila, že ceny LFP na domácom trhu sú nižšie ako vývozné ceny do zvyšku sveta.

b) Špecifickosť

(925) Súbor opatrení, ktoré uplatňuje čínska vláda, čím sa zabezpečuje poskytovanie LFP za nižšiu než primeranú odplatu, vrátane vývozných obmedzení a podpory výrobcov LFP, aby splnili ciele a plány politiky vlády, prináša prospech len určitým priemyselným odvetviam, ktoré nakupujú LFP. Okrem toho je LFP špecifickým typom rafinovaného lítia na výrobu batérií používaných v BEV.

(926) Komisia preto dospela k záveru, že subvencie vo forme poskytovania LFP na výrobu batérií za nižšiu než primeranú odmenu sú špecifické v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia. Tieto dotácie sú obmedzené na určitú skupinu podnikov alebo priemyselných odvetví, najmä na tie, ktoré používajú LFP ako vstupný materiál. Navyše žiadna zo zainteresovaných strán nepredložila dôkazy, ktoré by svedčili o tom, že takáto forma subvencií sa zakladá na objektívnych kritériách alebo podmienkach v zmysle článku 4 ods. 2 písm. b) základného nariadenia.

c) Výpočet výšky subvencie

(927) Komisia porovnala ceny na domácom trhu, za ktoré skupina BYD zakúpila LFP počas obdobia prešetrovania, s priemernými čínskymi vývoznými cenami počas obdobia prešetrovania ([413]).

(928) Keďže sa zistilo, že aj jeden z dodávateľov LFP je prepojenou spoločnosťou skupiny BYD počas časti obdobia prešetrovania a keďže tento dodávateľ neposkytol vyplnený dotazník, ako sa uvádza v bode 3.3.4, Komisia nemala dôkaz v spise o tom, že ceny stanovené dodávateľom na vstupe a skupinou BYD neboli ovplyvnené ich vzájomným vzťahom. Komisia teda nemala dôkaz o tom, že sa tieto ceny stanovila za bežných trhových podmienok, a preto nahradila túto cenu priemernou nákupnou cenou LFP od neprepojených dodávateľov.

([413]) Na základe štatistík vývozu GTA z Číny, kód HS 28429040, od októbra 2022 do septembra 2023.

(929) Výhoda pre skupinu BYD bola vypočítaná porovnaním cien na domácom trhu s čínskou vývoznou cenou LFP, vzhľadom na dominantné postavenie Číny pri rafinovaní tohto typu lítia. Ako sa uvádza v odôvodnení 400, keďže Komisia nemala žiadne dôkazy v spise o tom, či k nákupom LFP od prepojeného dodávatelia došlo za bežných trhových podmienok, priemerná cena prepojeného dodávateľa LFP bola nahradená priemernou nákupnou cenou od neprepojených dodávateľov. Nedošlo k žiadnym úpravám.

Poskytovanie lítia na výrobu batérií za nižšiu než primeranú odplatu

Názov spoločnosti	Miera subvencie
Skupina BYD	7,35 %

3.8. **Ušlé príjmy z dôvodu existencie programov oslobodenia od daní a zníženia dane**

1. *Zníženie dane z príjmov podnikov pre podniky s vyspelými a novými technológiami*

(930) Podľa zákona Čínskej ľudovej republiky o dani z príjmov podnikov podniky s vyspelými a novými technológiami, ktorým štát musí poskytnúť kľúčovú podporu, využívajú zníženú sadzbu dane z príjmov podnikov vo výške 15 % namiesto štandardnej sadzby dane vo výške 25 %.

a) Právny základ

(931) Právnym základom tohto programu je článok 28 zákona o dani z príjmov podnikov a článok 93 vykonávacích predpisov k zákonu ČĽR o dani z príjmov podnikov ([414]), ako aj tieto dokumenty:

— obežník ministerstva vedy a techniky, ministerstva financií a štátnej daňovej správy o revidovaní a vydaní správnych opatrení na uznávanie podnikov s vyspelými technológiami (č. 32 z roku 2016),

— obežník ministerstva vedy a techniky, ministerstva financií a štátnej daňovej správy o revidovaní a vydaní usmernení na správu uznávania podnikov s vyspelými technológiami (č. 195 z roku 2016),

— oznámenie štátnej daňovej správy o uplatňovaní preferenčných daňových politík na podniky s vyspelou technológiou (oznámenie č. 24 z roku 2017),

— katalóg oblastí s vyspelou technológiou podporovaných štátom z roku 2016 ([415]).

(932) V januári 2021 ďalej NDRC vydala verziu katalógu podporovaných odvetví v západnom regióne za rok 2020 (nariadenie č. 40 z roku 2021), s účinnosťou od 1. marca 2021. Podporené podniky nachádzajúce sa v 12 západných provinciách, samostatných regiónoch a mestách môžu využívať preferenčnú politiku, v rámci ktorej sa daň z príjmov podnikov ukladá pri zníženej daňovej sadzbe 15 %. Katalóg podnecuje provincie S'-čchuan, Jün-nan, Čching-chaj, Šen-si, Kan-su, Vnútorné Mongolsko a Kuang-si, aby rozvíjali lítiový priemysel. V katalógu je takisto začlenená meď, hliník a grafit.

(933) Kapitola IV zákona o dani z príjmov podnikov obsahuje ustanovenia týkajúce sa „preferenčného daňového zaobchádzania“. V článku 25 zákona o dani z príjmov podnikov, ktorý je úvodom kapitoly IV, sa uvádza, že: „*štát ponúkne preferencie v oblasti dane z príjmu podnikom zapojeným do priemyselných odvetví alebo projektov, ktorých rozvoj štát osobitne podporuje a podnecuje*“. V článku 28 zákona o dani z príjmov podnikov sa uvádza, že „*sadzba dane z príjmu právnických osôb pre podniky s vyspelými a novými technológiami, ktoré potrebujú osobitnú podporu štátu, sa zníži na 15 %*“.

([414]) Vykonávacie nariadenia zákona Čínskej ľudovej republiky o dani z príjmov podnikov (revidované v roku 2019) – nariadenie Štátnej rady Čínskej ľudovej republiky č. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) V článku 93 vykonávacích predpisov k zákonu o dani z príjmov podnikov sa objasňuje, že:

„Významné podniky v oblasti vyspelých a nových technológií, ktoré má štát podporovať“, ako sa uvádza v doložke 2 článku 28 zákona o dani z príjmov podnikov, sú podniky, ktoré vlastnia kľúčové práva duševného vlastníctva a spĺňajú tieto podmienky:

1. *patria do kľúčových štátom podporovaných oblastí vyspelých a nových technológií;*
2. *podiel výdavkov na výskum a vývoj vo výnosoch z predaja nesmie byť menší ako predpísaný podiel;*
3. *podiel príjmu z technologicky vyspelých technológií/výrobkov/služieb na celkových výnosoch podniku nesmie byť menší ako predpísaný podiel;*
4. *podiel technického personálu z celého počtu zamestnancov podniku nesmie byť menší ako predpísaný podiel;*
5. *ďalšie podmienky stanovené v opatreniach na správu identifikácie podnikov s vyspelými technológiami.*

Opatrenia na správu identifikácie podnikov s vyspelými technológiami a kľúčových štátom podporovaných oblastí vyspelých a nových technológií spoločne vypracujú technologické, finančné a daňové oddelenia Štátnej rady a nadobudnú účinnosť po schválení Štátnou radou“.

(935) V uvedených ustanoveniach sa jasne uvádza, že znížená sadzba dane z príjmov podnikov je vyhradená pre *„významné podniky v oblasti vyspelých a nových technológií, ktoré má štát podporovať“*, ktoré vlastnia kľúčové práva duševného vlastníctva a spĺňajú určité podmienky, napríklad *„patria do kľúčových štátom podporovaných oblastí vyspelých a nových technológií“*.

(936) Podľa článku 11 správnych opatrení na uznávanie podnikov s vyspelými technológiami musí podnik na to, aby bol uznaný za podnik s vyspelou technológiou, súčasne spĺňať určité podmienky, napríklad: *„nadobudnúť práva duševného vlastníctva, ktoré zohrávajú ústrednú úlohu pri technickej podpore jeho hlavných výrobkov (služieb), a to prostredníctvom nezávislého výskumu, prevodu, grantov, fúzií a nadobudnutí atď.“ a „technológia, ktorá zohráva ústrednú úlohu pri technickej podpore jeho hlavných výrobkov (služieb), je vo vopred určenom rozsahu pre oblasti s vyspelou technológiou podporované štátom“*.

(937) Kľúčové oblasti s vyspelou technológiou podporované štátom sú uvedené v katalógu oblastí s vyspelou technológiou podporovaných štátom z roku 2016. V tomto katalógu sa v časti „I. Elektronické informácie“ bode 4 „Komunikačné technológie“ jednoznačne spomínajú oblasti *„optických prenosových sietí“* a *„technológie optických prenosových sústav“*, ktoré sa týkajú káblov z optických vlákien ako oblasti s vyspelou technológiou podporované štátom.

(938) Spoločnosti využívajúce výhody tohto opatrenia musia podávať daňové priznanie s príslušnými prílohami. Skutočná výška výhody sa uvádza v daňovom priznaní.

b) Zistenia prešetrovania

(939) Komisia zistila, že spoločnosti v rámci skupín vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky boli počas obdobia prešetrovania označované ako spoločnosti s vyspelou technológiou, a teda využívali znížené sadzby dane z príjmov podnikov vo výške 15 %.

c) Výhoda

(940) Komisia usúdila, že táto kompenzácia dane predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, pretože existuje finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Výhoda pre príjemcov sa rovná daňovej úspore.

d) Špecifickosť

(941) Táto subvencia je špecifická v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, pretože samotný právny predpis obmedzuje uplatnenie tejto schémy len na podniky, ktoré pôsobia v určitých prioritných oblastiach vyspelých technológií určených štátom. Výrobné odvetvie BEV má veľkú technologickú prioritu.

(942) Okrem zníženia dane z príjmov podnikov na základe postavenia podniku s vyspelými technológiami je zníženie dane z príjmov podnikov na 15 % dostupné pre výrobcov NEV (vrátane BEV) aj na základe kritérií súvisiacich s ich fyzickým umiestnením. Najmä ak sa podnik nachádza v západnom regióne, daň z príjmov podnikov sa môže zaplatiť pri zníženej sadzbe 15 %.

(943) Právne predpisy, ktorými sa riadi orgán poskytujúci subvenciu, teda výslovne obmedzujú prístup k subvencii pre určité odvetvia a geografické regióny.

e) Výpočet výšky subvencie

(944) Výška napadnuteľnej subvencie sa vypočítala podľa výhody poskytnutej príjemcom počas obdobia prešetrovania. Táto výhoda sa vypočítala ako rozdiel medzi celkovou daňou splatnou podľa bežnej sadzby dane a celkovou daňou splatnou podľa zníženej sadzby dane.

(945) Miera subvencie konštatovaná pre túto špecifickú schému bola pre skupinu BYD 0,36 %.

2. *Preferenčný odpočet výdavkov na výskum a vývoj pred zdanením*

(946) Kompenzácia dane za výdavky na výskum a vývoj umožňuje spoločnostiam, ktoré vykonávajú činnosti výskumu a vývoja v určitých prioritných oblastiach vyspelých technológií určených štátom, využívať preferenčné daňové zaobchádzanie, ak sa dosiahnu určité hranice týchto výdavkov.

(947) Konkrétnejšie, výdavky na výskum a vývoj, ktoré podnik vynaložil pri vykonávaní akejkoľvek výskumnej a vývojovej činnosti, od 1. januára 2023 sa odpočíta dodatočných 100 % sumy skutočne vynaložených výdavkov na výskum a vývoj, okrem odpočtu skutočných výdavkov, ako sa stanovuje, za predpokladu, že uvedené výdavky nebudú prepočítané do nehmotného majetku a zahrnuté do súčasného výsledku hospodárenia.

(948) Ak však došlo k prevedeniu týchto výdavkov na nehmotný majetok, je možné od 1. januára 2023 tieto výdavky odpísať pri sadzbe 200 % nákladov na nehmotný majetok pred zdanením.

a) Právny základ

(949) Právnym základom tohto programu je článok 30 ods. 1 zákona o dani z príjmov podnikov spolu s článkom 95 vykonávacích predpisov k zákonu ČĽR o dani z príjmov podnikov, ako aj tieto oznámenia:

— oznámenie štátnej daňovej správy o otázkach súvisiacich s rozsahom priradenia váženého odpočtu výdavkov na výskum a vývoj pred zdanením (oznámenie č. 40 z roku 2017),

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy daní o ďalšom zlepšovaní politík týkajúcich sa váženého odpočtu výdavkov na výskum a vývoj pred zdanením (oznámenie č. 7 z roku 2023).

b) Zistenia prešetrovania

(950) Komisia zistila, že spoločnosti v rámci skupín zaradených do vzorky využili dodatočný odpočet výdavkov na výskum a vývoj, ktoré vynaložili na výskum a vývoj nových technológií, nových výrobkov a nových techník.

c) Výhoda

(951) Komisia usúdila, že táto kompenzácia dane predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia, pretože existuje finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Výhoda pre príjemcov sa rovná daňovej úspore.

d) Špecifickosť

(952) Táto subvencia je špecifická v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, pretože samotný právny predpis obmedzuje uplatnenie tohto opatrenia len na podniky, ktoré vynakladajú výdavky na výskum a vývoj v určitých prioritných oblastiach vyspelých technológií určených štátom, ako je napríklad odvetvie BEV. Právne predpisy, podľa ktorých orgán poskytujúci subvenciu funguje, teda výslovne obmedzujú prístup niektorých podnikov a odvetví k subvencii.

e) Výpočet výšky subvencie

(953) Výška napadnuteľnej subvencie sa vypočítala podľa výhody poskytnutej príjemcom počas obdobia prešetrovania. Táto výhoda sa vypočítala ako rozdiel medzi celkovou daňou splatnou podľa bežnej sadzby dane a medzi celkovou daňou splatnou po dodatočnom 100 % odpočítaní skutočných výdavkov na výskum a vývoj.

(954) Miera subvencie konštatovaná pre túto špecifickú schému bola 0,57 % v prípade skupiny BYD, 0,03 % v prípade skupiny Geely a 1,53 % v prípade skupiny SAIC.

3. *Oslobodenie od dane z dividend medzi podnikmi, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky*

(955) Zákon o dani z príjmov podnikov ponúka preferencie v oblasti dane z príjmu pre podniky zapojené do priemyselných odvetví alebo projektov, ktorých rozvoj štát osobitne podporuje a podnecuje, a najmä je oslobodený od dane z kapitálových investícií, ako sú dividendy a bonusy, medzi oprávnenými rezidenčnými podnikmi.

a) Právny základ

(956) Právnym základom tohto programu je článok 26 ods. 2 zákona o dani z príjmov podnikov a vykonávacie predpisy k zákonu ČĽR o dani z príjmov podnikov.

(957) V článku 25 zákona o dani z príjmov podnikov, ktorý je úvodom do kapitoly IV „Preferenčné daňové politiky“, sa stanovuje, že *„štát ponúkne preferencie v oblasti dane z príjmu podnikom zapojeným do odvetví alebo projektov, ktorých rozvoj štát osobitne podporuje a podnecuje“*. V článku 26 ods. 2 sa ďalej uvádza, že oslobodenie od dane sa uplatňuje na príjem z kapitálových investícií medzi *„oprávnenými rezidenčnými podnikmi“*, ktorý, ako sa zdá, obmedzuje jeho uplatnenie iba na určité rezidenčné podniky.

b) Zistenia prešetrovania

(958) Komisia zistila, že niektorým spoločnostiam v skupinách zaradených do vzorky bola poskytnutá výnimka z dane z dividendových príjmov medzi podnikmi, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky.

c) Výhoda

(959) Komisia usúdila, že táto schéma predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia vzhľadom na finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Výhoda pre príjemcov sa rovná daňovej úspore.

d) Špecifickosť

(960) Táto subvencia je špecifická v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, pretože samotný právny predpis obmedzuje uplatnenie tohto oslobodenia od dane len na podniky, ktoré sú kvalifikované ako rezidenčné podniky, ktoré majú významnú podporu od štátu a ktorých vývoj je podporovaný štátom. Právne predpisy, podľa ktorých orgán poskytujúci subvenciu funguje, teda výslovne obmedzujú prístup niektorých podnikov a odvetví k subvencii.

e) Výpočet výšky subvencie

(961) Komisia vypočítala výšku subvencie uplatnením bežnej daňovej sadzby na príjem z dividend, ktorý sa odpočítal od zdaniteľného príjmu.

(962) Miera subvencie konštatovaná pre túto špecifickú schému bola 0,17 % v prípade skupiny Geely a 1,09 % v prípade skupiny SAIC.

4. *Zrýchlené odpisovanie zariadení používaných podnikmi s vyspelými technológiami*

(963) Podľa článku 32 zákona o dani z príjmov podnikov *„v prípade, že je z technologického napredovania alebo z iných dôvodov skutočne potrebné zrýchlené odpisovanie dlhodobého majetku podniku, možno počet rokov odpisovania znížiť alebo možno použiť metódu zrýchleného odpisovania“*.

a) Právny základ

(964) Právnym základom tohto programu je článok 32 zákona o dani z príjmov podnikov spolu s článkom 98 vykonávacích predpisov k zákonu ČĽR o dani z príjmov podnikov, ako aj tieto oznámenia:

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy o ďalšom zlepšení politík v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľných na zrýchlené odpisovanie dlhodobého majetku (oznámenie č. 106 z roku 2015),

— oznámenie o otázkach týkajúcich sa ďalšieho zlepšovania politík v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľných na zrýchlené odpisovanie dlhodobého majetku (oznámenie štátnej daňovej správy č. 68 z roku 2015),

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy o príslušných politikách v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľných na odpočet zariadení a nástrojov (oznámenie č. 54 z roku 2018),

— oznámenie štátnej daňovej správy o vykonávaní príslušných politík v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľných na odpočet zariadení a nástrojov (oznámenie štátnej daňovej správy č. 46 z roku 2018),

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy o rozšírení rozsahu uplatňovania preferenčných politík v oblasti zrýchleného odpisovania dlhodobého majetku (oznámenie č. 66 z roku 2019),

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy o rozšírení obdobia vykonávania niektorých preferenčných politík v oblasti daní (oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy č. 6 z roku 2021),

— oznámenie ministerstva financií a štátnej daňovej správy o príslušných politikách v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľných na odpočet zariadení a nástrojov (ministerstva financií a štátnej daňovej správy č. 37 z roku 2023).

(965) Podľa oznámenia o zásadách odpočtu zariadení a spotrebičov na účely dane z príjmu právnických osôb [Cai Shui (2018) č. 54], *„ak jednotková hodnota kusa zariadenia alebo spotrebiča novozakúpeného podnikom v období od 1. januára 2018 do 31. decembra 2020 nepresiahne 5 miliónov jüanov,* podnik *môže takúto hodnotu zahrnúť do nákladov a výdavkov bežného obdobia na základe paušálnej sumy na odpočítanie pri výpočte zdaniteľného príjmu, pričom už nemusí každoročne vypočítavať odpisy“*. Tento právny predpis sa nevzťahuje na konkrétne odvetvie.

(966) Pokiaľ ide o aktíva s jednotkovou hodnotou nad 5 miliónov jüanov, oznámenie o zlepšení politík v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľnej na zrýchlené odpisovanie dlhodobého majetku (Cai Shui [2014] č. 75) a oznámenie o ďalšom zlepšení politík v oblasti dane z príjmov podnikov uplatniteľnej na zrýchlené odpisovanie dlhodobého majetku (Cai Shui [2015] č. 106) sa naďalej uplatňujú. Podľa týchto oznámení sa pri dlhodobom majetku nakúpenom spoločnosťami v desiatich kľúčových odvetviach môže zvoliť metóda zrýchleného odpisovania.

b) Zistenia prešetrovania

(967) Komisia zistila, že počas obdobia prešetrovania skupiny zaradené do vzorky neuplatňovali zrýchlené odpisovanie majetku s jednotkovou hodnotou, ktorá presahuje 5 miliónov jüanov. Keďže na tieto aktíva sa nevzťahovalo oznámenie Cai Shui (2014) č. 75 a oznámenie Cai Shui (2015) č. 106, Komisia teda zistila, že vyvážajúci výrobcovia nevyužívali napadnuteľné subvencie.

5. *Odpočet príjmov z transferu technológií*

(968) Kompenzácia dane za transfer technológií oprávňuje spoločnosti na preferenčné daňové zaobchádzanie v prípade ich vývozných aktivít. V rámci tejto schémy sa 50 % príjmov získaných predajom technológie v zahraničí odpočítava zo základu EIT, a to až do úrovne vyrovnania.

a) Právny základ

(969) Právnym základom tohto programu je článok 27 zákona o dani z príjmov podnikov, ako aj:

— oznámenie štátnej daňovej správy o otázkach oslobodenia podnikov od dane z príjmov a jej zníženia, pokiaľ ide o príjmy z transferu technológií (oznámenie č. 212 z roku 2009).

b) Zistenia prešetrovania

(970) Komisia zistila, že jedna zo skupín zaradených do vzorky využívala odpočítanie dane z príjmu v prípade „*transferu technológie*“ za technológiu prevedenú do zahraničia.

c) Výhoda

(971) Komisia usúdila, že táto schéma predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia vzhľadom na finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Výhoda pre príjemcov sa rovná daňovej úspore.

d) Špecifickosť

(972) Subvencia je špecifická v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) a článku 4 ods. 4 písm. a) základného nariadenia, keďže právnymi predpismi, podľa ktorých orgán poskytujúci subvenciu pracuje, sa výslovne obmedzuje prístup podnikom zapojeným do transferu technológií k subvencii, a to pod podmienkou vývoznej výkonnosti.

e) Výpočet výšky subvencie

(973) Komisia vypočítala výšku subvencie uplatnením bežnej daňovej sadzby na príjem z transferu technológií, ktorý sa odpočítal od zdaniteľného príjmu.

(974) Miera subvencie konštatovaná pre túto špecifickú schému bola pre skupinu Geely 0,05 %.

6. *Oslobodenie od dane zo spotreby batérie*

(975) Oslobodenie od dane zo spotreby batérie oprávňuje výrobcov BEV, ktorí si zakúpili určité batérie, k oslobodeniu od bežne uplatniteľnej dane zo spotreby vo výške 4 %. Táto schéma sa obmedzuje na niektoré výrobky vrátane lítiových batérií.

a) Právny základ

(976) Právnym základom tohto programu sú tieto dokumenty:

— obežník ministerstva financií a Štátnej daňovej správy o uložení spotrebnej dane z batérie a náterov (č. 16 z roku 2015) („obežník o batériách“),

— oznámenie Štátnej daňovej správy o otázkach týkajúcich sa správy uloženia spotrebnej dane z batérií a náterov (oznámenie č. 5 z roku 2015),

— oznámenie Štátnej daňovej správy o objasňujúcich záležitostiach týkajúcich sa uloženia spotrebnej dane z batérie a náterov (oznámenie č. 95 z roku 2015).

(977) Podľa obežníka o batériách sa batérie stali predmetom spotrebnej dane pri uplatniteľnej sadzbe 4 %. Niektoré typy batérií, ako sú lítiové galvanické batérie a lítiovo-iónové batérie, však boli od takejto spotrebnej dane oslobodené.

(978) Takýto obežník bol pôvodne vydaný na podporu šetrenia energie a ochrany životného prostredia.

b) Zistenia prešetrovania

(979) Komisia zistila, že prinajmenšom jedna skupina zaradená do vzorky využívala 4 % oslobodenie od spotrebnej dane pri nákupe batérií.

c) Výhoda

(980) Komisia usúdila, že táto schéma predstavuje subvenciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) bodu ii) a článku 3 ods. 2 základného nariadenia vzhľadom na finančný príspevok v podobe ušlých príjmov čínskej vlády, ktorým sa poskytuje výhoda dotknutým spoločnostiam. Výhoda pre príjemcov sa rovná daňovej úspore.

d) Špecifickosť

(981) Táto subvencia je špecifická v zmysle článku 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia, pretože samotným právnym predpisom sa obmedzuje uplatnenie tohto opatrenia len na niektoré batérie, ako sú lítiové galvanické batérie a lítiovo-iónové batérie. Pri prešetrovaní sa takisto zistilo, že takéto batérie sa v prvom rade používajú vo výrobnom odvetví BEV. Právne predpisy, podľa ktorých orgán poskytujúci subvenciu funguje, teda výslovne obmedzujú prístup niektorých podnikov a odvetví k subvencii.

e) Výpočet výšky subvencie

(982) Výška napadnuteľnej subvencie sa vypočítala podľa výhody poskytnutej príjemcom počas obdobia prešetrovania. Táto výhoda sa vypočítala na základe hodnoty batérií zakúpených počas obdobia prešetrovania, na ktoré sa uplatňovala obvykle uplatniteľná spotrebná daň 4 %.

(983) Vzhľadom na metodiku použitú na výpočet výšky subvencie týkajúcej sa poskytovania batérií za nižšiu než primeranú odplatu, ako sa uvádza v bode 3.7.2, pre neintegrovaných výrobcov BEV nebola vypočítaná žiadna výška subvencie.

(984) Miera subvencie konštatovaná pre túto špecifickú schému bola pre skupinu BYD 1,37 %.

d) *Subvencovanie, pokiaľ ide o nespolupracujúce spoločnosti (skupina SAIC)*

(985) Ako sa uvádza v bode 3.3.2.2 a v odôvodnení 336, niektoré prepojené spoločnosti v rámci skupiny SAIC nezaslali vyplnený dotazník, hoci rozsah ich činností by si od nich za normálnych okolností vyžadoval, aby vyplnený dotazník predložili na základe pokynov v dotazníku a následného záznamu do spisu, ktorý objasňuje činnosti vyžadujúce si predloženie vyplneného dotazníka ([416]).

(986) Vzhľadom na to, že niektoré prepojené spoločnosti zapojené do činností výskumu a vývoja a dodávky určitých častí a komponentov uvedených v správe o dostatočnosti dôkazov neodpovedali, Komisia sa musela v prípade týchto spoločnostiach opierať o dostupné skutočnosti. Komisia sa pri určovaní úrovne subvencovania opierala najmä o svoje posúdenie subvencovania podobných spoločností ostatných nevertikálne integrovaných vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(987) Pokiaľ ide o spoločnosti v oblasti výskumu a vývoja, skupina SAIC zaslala vyplnený dotazník len za jednu prepojenú spoločnosť zapojenú do týchto činností. Komisia identifikovala inú prepojenú spoločnosť zapojenú do rovnakých činností. Skupina SAIC však odmietla poskytnúť vyplnený dotazník za túto spoločnosť. Komisia sa preto musela spoľahnúť na iné dostupné skutočnosti.

([416]) Záznam do spisu: Prepojené spoločnosti, od ktorých sa vyžaduje zaslanie vyplneného dotazníka (t23.005730).

(988) Keďže Komisia mohla overiť informácie poskytnuté prepojenou spoločnosťou v oblasti výskumu a vývoja len čiastočne, Komisia sa domnievala, že zistenia tejto spoločnosti neboli reprezentatívne. Komisia sa teda rozhodla opierať sa o výšku subvencií určených pre overené spoločnosti v oblasti výskumu a vývoja v rámci skupiny Geely. V prípade skupiny Geely všetky spoločnosti v oblasti prepojených činností výskumu a vývoja týkajúcich sa prešetrovaného výrobku poskytli vyplnený dotazník, ktorý sa mohol následne overiť. Následne sa Komisia rozhodla, že svoje zistenia o skupine SAIC založí na výške subvencií určených pre overené spoločnosti v oblasti výskumu a vývoja v rámci skupiny Geely. Výšky subvencií sa týkali týchto schém: preferenčné financovanie, ako je opísané v bode 3.5, grantové programy, ako je opísané v bode 3.6, poskytovanie práv na užívanie pôdy za nižšiu než primeranú odplatu, ako je opísané v bode 3.7.1, a ušlé príjmy z dôvodu existencie programov oslobodenia od daní a zníženia dane, ako je opísané v bode 3.8. Tieto sumy boli pripočítané k celkovému výsledku subvencovania pre skupinu SAIC.

(989) Niektoré prepojené spoločnosti v rámci skupiny SAIC zapojené do dodávok vstupov (okrem batérií a ich komponentov) nezaslali vyplnený dotazník. Komisia najprv zvážila sumy zistených subvencií prepojeným dodávateľov batérií a ich komponentov. Vzhľadom na podiel, ktorý tieto výrobky predstavujú na celkových výrobných nákladoch v porovnaní s podielom dielov dodávaných prepojenými spoločnosťami, ktoré nezaslali vyplnený dotazník, však Komisia usúdila, že takéto spoločnosti nie sú reprezentatívne. Komisia sa potom obrátila na overené informácie spoločností dodávajúcich vstupy s výnimkou batérií a ich komponentov a usúdila, že výška subvencovania stanovená pre jediného prepojeného dodávateľa ([417]), ktorá bola overená v tomto štádiu konania, predstavuje primeraný základ pre jej zistenia, a to vzhľadom na jeho činnosti (dodávanie vstupov) a podiel, ktorý tieto produkty predstavujú na celkových výrobných nákladoch. Výšky subvencií sa týkali týchto schém: preferenčné financovanie, ako je opísané v bode 3.5, grantové programy, ako je opísané v bode 3.6, poskytovanie práv na užívanie pôdy za nižšiu než primeranú odplatu, ako je opísané v bode 3.7.1. Tieto sumy boli pripočítané k celkovému výsledku subvencovania pre skupinu SAIC.

3.9. **Ostatné schémy**

(990) V správe o dostatočnosti dôkazov sa uvádzajú aj ďalšie schémy, pre ktoré existoval dostatok dôkazov, ktoré poukazovali na existenciu napadnuteľných subvencií pre výrobcov BEV. Komisia počas prešetrovania získala aj informácie o dodatočných programoch v prospech vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ktoré môžu byť takisto napadnuteľné. Bez toho, aby bola dotknutá ich napadnuteľnosť, Komisia sa v tejto fáze predbežne rozhodla nezverejniť zistenia o týchto programoch. Do zoznamu takýchto programov okrem iného patrí:

— poskytovanie elektrickej energie za nižšiu než primeranú odplatu,

— poskytovanie iných surovín na výrobu batérií za nižšiu než primeranú odplatu,

— preferenčné poistenie: poistenie vývozných úverov,

— granty v rámci opatrenia na súbežnú správu kreditov priemernej podnikovej spotreby paliva (CAFC) a elektrických vozidiel novej generácie (NEV) podnikov Passenger Vehicle (ďalej len „*opatrenie súbežných kreditov*“),

— oslobodenie od spotrebnej dane, oslobodenie od poplatku za tabuľku s evidenčným číslom vozidla a iné peňažné subvencie pre výrobcov BEV,

— oslobodenia od DPH a zníženia dovozných ciel na používanie dovážaných zariadení a technológií a úľavy na DPH zo zariadení vyrobených na domácom trhu,

— vývozné daňové úľavy.

(991) Komisia si vyhradzuje právo ďalej prešetriť napadnuteľnosť týchto schém a vydať zistenia, kým nie sú zverejnené konečné zistenia tohto prešetrovania, alebo následne v súvislosti s preskúmaním podľa článku 19 základného nariadenia.

([417]) Tento dodávateľ nie je aktívny v dodávaní batérií, takže nedochádza k prekrývaniu poskytovania batérií za nižšiu ako primeranú odmenu popísanému v bode 3.7.2.

3.10. **Záver o subvencovaní**

(992) Komisia na základe dostupných informácií vypočítala výšku napadnuteľných subvencií v súlade s ustanoveniami základného nariadenia pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky tak, že preskúmala každú subvenciu alebo program subvencovania a potom tieto číselné údaje spočítala, aby vypočítala celkovú výšku subvencovania počas obdobia prešetrovania pre každú skupinu vyvážajúcich výrobcov. Na výpočet celkovej výšky subvencií uvedenej ďalej Komisia najskôr vypočítala percento subvencovania, čo je výška subvencie ako percento celkového obratu spoločnosti. Toto percentuálne vyjadrenie sa následne použilo na výpočet subvencie poskytnutej na vývoz dotknutého výrobku do Únie počas obdobia prešetrovania. Potom sa vypočítala výška subvencie na kus dotknutého výrobku vyvezeného do Únie počas obdobia prešetrovania a vypočítali sa sadzby uvedené ďalej ako percento hodnoty nákladov, poistenia a prepravného (CIF) za rovnaký vývoz na kus.

(993) V súlade s článkom 15 ods. 3 základného nariadenia sa celková výška subvencií pre spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov, ktorí nie sú zaradení do vzorky, vypočítala na základe celkového váženého priemeru výšky napadnuteľných subvencií stanoveného pre spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov vo vzorke s výnimkou zanedbateľných súm, ako aj výšky subvencií stanovených za okolností uvedených v ustanoveniach článku 28 ods. 1 základného nariadenia. Komisia však pri určení týchto súm vzala do úvahy aj zistenia čiastočne založené na dostupných skutočnostiach. Komisia sa totiž domnieva, že dostupné skutočnosti použité v týchto prípadoch nemajú podstatný vplyv na informácie potrebné na spravodlivé určenie výšky subvencovania, takže vývozcovia, ktorí neboli požiadaní o spoluprácu pri prešetrovaní, nebudú v dôsledku použitia tohto prístupu znevýhodnení ([418]).

(994) Vzhľadom na vysokú mieru spolupráce čínskych vyvážajúcich výrobcov a reprezentatívnosť vzorky aj z hľadiska oprávnenosti na subvencie Komisia usúdila, že bude vhodné stanoviť výšku subvencie pre „všetky ostatné spoločnosti“ na úrovni najvyššej sumy stanovenej pre spoločnosti zaradené do vzorky. Suma pre „všetky ostatné spoločnosti“ sa uplatnila na spoločnosti, ktoré pri prešetrovaní nespolupracovali.

Spoločnosť	Výška napadnuteľných subvencií
Skupina 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	
Skupina 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]) Pozri aj *mutatis mutandis* WT/DS294/AB/RW, USA – nulovanie (článok 21.5 Dohovoru o urovnávaní sporov), správa Odvolacieho orgánu zo 14. mája 2009, bod 453.

Spoločnosť	Výška napadnuteľných subvencií
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	20,8 %
Všetky ostatné spoločnosti	37,6 %

4. **UJMA**

4.1. **Definícia výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii**

(995) Podobný výrobok vyrábalo počas obdobia prešetrovania približne desať skupín výrobcov v Únii, z ktorých niektorí vyrábali podobný výrobok v niekoľkých právnych subjektoch. Väčšina z týchto spoločností sú výrobcovia pôvodného zariadenia (ďalej len „VPZ“) vozidiel s výlučne spaľovacím motorom (ďalej len „vozidlá ICEV“), ktorí prechádzajú na výrobu BEV po nadobudnutí účinnosti nariadenia (EÚ) 2019/631 ([419]), ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá. Ostatné spoločnosti sú čisto výrobcami BEV. Títo výrobcovia spolu predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(996) Prechod trhu Únie z vozidiel ICEV na BEV predstavuje v tomto prípade dôležitý faktor, ktorý ovplyvňuje viacero ukazovateľov týkajúcich sa stavu výrobného odvetvia. Prechod z vozidiel ICEV na BEV znamená vysoké počiatočné, ako aj neustále investície a náklady na novom rozvíjajúcom sa trhu s rýchlo rastúcou spotrebou. Výrobné odvetvie Únie začalo investovať do elektrifikácie pred rokom 2020 ([420]). Ako sa uvádza v tabuľke 10, výrobcovia z Únie zaradení do vzorky investovali 2 miliardy EUR ročne počas posudzovaného obdobia, pričom celkové investície do prechodu na elektrifikáciu sa odhadujú na 170 miliárd EUR, ako sa uvádza v odôvodnení 1092. Preskúmanie všetkých hospodárskych faktorov, ktoré majú vplyv na stav výrobného odvetvia Únie, by sa malo vykonať s náležitým ohľadom na povahu výrobného odvetvia Únie, ktoré sa nachádza v tomto prechode. Môže to mať teda vplyv na výsledné trendy, ktoré budú sledovať odlišný model, než aký sa pozoruje v situáciách iných vyspelejších odvetví.

(997) Celková výroba v Únii počas obdobia prešetrovania bola stanovená približne na 1,6 milióna kusov. Komisia stanovila tento údaj na základe štatistiky Prodcom ([421]) a krížovo ho porovnala so všetkými ostatnými dostupnými zdrojmi informácií týkajúcich sa výrobného odvetvia Únie. To zahŕňalo odpovede na výber vzorky a verejne dostupné údaje na webových sídlach výrobných skupín.

(998) Niektorí výrobcovia z Únie takisto vyrábali prešetrovaný výrobok v dotknutej krajine počas posudzovaného obdobia v spoločných podnikoch s čínskymi spoločnosťami. Tieto výrobné skupiny (BMW, Renault a Mercedes-Benz) dovážali v tomto období dotknutý výrobok z Číny. Počas obdobia prešetrovania každá takáto skupina výrobcov z Únie dovážala najmä jeden model BEV z Číny, a tým doplnila svoje portfólio BEV, ktoré vyrábala v Únii a ktoré predávala na trhu Únie. Títo výrobcovia dovážali množstvo približne [4,7 – 5,7] % spotreby v Únii v období prešetrovania, ako sa vysvetľuje v tabuľke 12. Spoločnosť Tesla takisto dovážala významné množstvá BEV z Číny. Spoločnosť Volvo, ktorú vlastní čínska spoločnosť Geely, nevyvážala počas obdobia prešetrovania BEV pod značkou Volvo z Číny. No jej akcionár, Geely, vyvážal BEV z Číny do Únie pod rôznymi značkami.

([419]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011, Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.

([421]) Údaje o výrobe za rok 2023 budú verejne dostupné 1. júla 2024.

(999) Pri vymedzovaní výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii sa Komisia nesústredila na značky alebo skupiny VPZ, ale na pôvod výroby BEV. Komisia preto začlenila do svojich analýz ujmy, príčinných súvislostí a záujmov Únie celú výrobu BEV v Únii (t. j. BEV, ktoré vznikli alebo boli vyrobené v Únii).

4.2. Stanovenie relevantného trhu Únie

(1000) S ohľadom na to, že pre BEV neexistoval trh vlastnej spotreby, Komisia preskúmala všetky ekonomické ukazovatele týkajúce sa výrobného odvetvia Únie na základe údajov pre voľný trh.

4.3. Spotreba v Únii

(1001) Komisia stanovila spotrebu v Únii na základe zrejmej aj skutočnej spotreby.

(1002) V zrejmej spotrebe sa zohľadnil celkový predaj výrobného odvetvia Únie na trhu Únie, ako ho vykázala Európska environmentálna agentúra ([422]) (ďalej len „EEA“) za roky 2020, 2021 a 2022 a S&P Global Mobility ([423]) za obdobie prešetrovania, keďže tieto informácie EEA ešte v čase zverejnenia tohto nariadenia nezverejnila, ako aj dovoz z colných údajov členských štátov. Colné údaje sa zozbierali od ôsmich členských štátov s veľkým objemom nožstvom dovozu a najväčších regionálnych námorných prístavov: Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko, Slovinsko, Taliansko, Španielsko a Švédsko. Podrobné preskúmanie týchto údajov umožnilo odlíšiť dovoz BEV (ako bol objasnený v odôvodnení 184 od dovozu ostatného tovaru, ako sú štvorkolky, elektrické skútre atď. Ostatné členské štáty nahlásili len veľmi malé objemy dovozu a ich veľmi nízka priemerná cena naznačovala, že ide vo všeobecnosti o iné výrobky mimo vymedzenia výrobku. Údaje od týchto ôsmich členských štátov boli teda na konzervatívnom základe prijaté za presný ukazovateľ dovozu BEV.

(1003) Malo by sa poznamenať, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1084, že výrobné odvetvie Únie funguje najmä na objednávkach, a preto sa jej objem predaja tesne rovná počtu registrácií BEV vyrobených BEV v Únii.

(1004) Skutočná spotreba zohľadňovala všetky registrované BEV na trhu Únie, ako vykázalo združenie ACEA.

(1005) Treba poznamenať, že EEA a ACEA vykazujú celkový počet registrácií všetkých BEV v Únii. Pri porovnávaní údajov je medzi týmito dvoma zdrojmi veľmi malý rozdiel v rozpätí od – 0,34 % do 1,15 % počas posudzovaného obdobia.

(1006) Spotreba v Únii sa vyvíjala takto:

Tabuľka 1

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Zrejmá spotreba v Únii	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	*100*	*163*	*209*	*300*
Skutočná spotreba v Únii (registrácie 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	Obdobie prešetrovania
Index	*100*	*163*	*209*	*282*
registrovaných BEV ako % všetkých registrácií osobných vozidiel ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Index	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Treba poznamenať, že údaje uvádzané združením ACEA sa v jednotlivých zdrojoch mierne líšia.

([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.

Zdroj: S&P Global Mobility, EHP, ACEA a colné údaje členských štátov.

(1007) Zrejmá spotreba na trhu Únie sa v posudzovanom období zvýšila o 200 % a skutočná spotreba o 182 %. Tento nárast odráža postupný prechod trhu osobných vozidiel Únie z vozidiel ICEV na BEV.

(1008) Rozdiel medzi údajmi o skutočnej a zrejmej spotrebe predstavuje rozsah zásob na trhu Únie. Takéto zásoby sa identifikovali v zmysluplných množstvách za výrobcov z Únie, keďže výrobcovia z Únie vyrábajú prevažne na základe objednávok, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1084, a preto boli pripísané najmä zásobám dovezených vozidiel.

(1009) Nárast počtu registrovaných BEV ako percento zo všetkých registrácií osobných vozidiel poukazuje na postupný prechod trhu Únie z osobných vozidiel ICEV na BEV.

4.4. **Dovoz z dotknutej krajiny**

4.4.1. *Objem a podiel dovozu z dotknutej krajiny na trhu*

(1010) Komisia určila objem dovozu na základe colných údajov členských štátov, ako aj z niekoľkých registrácií dovezených BEV. Takýto dovoz bol založený na krajine pôvodu. Trhový podiel dovozu sa stanovil na základe a) objemu skutočného dovozu alebo b) registrácie dovezených vozidiel ako percentuálny podiel a) údajov o zrejmej spotrebe alebo b) skutočnej spotrebe, ako sa uvádza v tabuľke 1.

(1011) Dovoz do Únie z dotknutej krajiny na základe colných údajov členských štátov sa vyvíjal takto:

Tabuľka 2a

Objem dovozu v kusoch a podiel na trhu

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Objem dovozu z dotknutej krajiny (v kusoch)	21 243	134 952	256 712	412 425
Index	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Podiel na trhu	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Index	*100*	*390*	*579*	*648*

Zdroje: údaje colných orgánov členských štátov

(1012) Celkový objem dovozu z Číny sa v posudzovanom období zvýšil o 1 841 %.

(1013) Trhový podiel dovozu z Číny vzrástol z 3,9 % v roku 2020 na 25,0 % v období prešetrovania, čo je nárast o takmer 500 % alebo približne 21 percentuálnych bodov.

(1014) Objem dovozu do Únie z dotknutej krajiny na základe počtu registrácií sa vyvíjal takto:

Tabuľka 2a

Objem dovozu v kusoch a podiel na trhu

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Registrácie po dovoze z dotknutej krajiny (v kusoch)	18 934	132 768	246 090	346 345
Index	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Podiel na trhu	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Index	*100*	*430*	*623*	*649*

Zdroje: EEA a S&P Global Mobility.

(1015) Počet registrácií po dovoze z dotknutej krajiny vzrástol z menej ako 19 000 kusov v roku 2020 na viac ako 340 000 kusov v období prešetrovania. Ide o nárast 1 729 % počas posudzovaného obdobia.

(1016) Na základe toho trhový podiel dovozu z Číny vzrástol z 3,5 % v roku 2020 na 22,8 % v období prešetrovania, čo je nárast o takmer 500 % alebo viac ako 19 percentuálnych bodov.

(1017) Rozdiel medzi objemom skutočného dovozu a registrácie po dovoze z Číny (približne 66 000 kusov) svedčí o významných zásobách BEV čínskeho pôvodu na trhu Únie. Ďalšie dôkazy o zásobách poskytli vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky, ktorí na konci obdobia prešetrovania nahlásili zásoby približne 63 000 kusov. Po zohľadnení čínskych vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky Komisia odhadla skutočné zásoby pripravené na predaj na trhu Únie na 66 000 kusov. To by predstavovalo 4,3 % spotreby na trhu Únie (registrácie) v období prešetrovania alebo približne 19 % objemu registrácií po dovoze z Číny počas toho istého obdobia.

4.4.2. *Ceny dovozu z dotknutej krajiny, cenové podhodnotenie a stlačenie cien*

(1018) Komisia stanovila ceny dovozu na základe údajov colných orgánov členských štátov.

(1019) Vážený priemer ceny dovozu z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 3

Dovozné ceny (EUR/kus)

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Čína	28 154	24 510	26 441	25 269
Index	*100*	*87*	*94*	*90*

Zdroj: *Údaje colných orgánov členských štátov*

(1020) Ceny čínskeho dovozu na trh Únie v posudzovanom období poklesli o 10 %.

(1021) Tentovývoj je však potrebné vnímať aj v kontexte neustále sa meniacej kombinácie modelov BEV dovážaných z Číny, keďže dovoz sa počas posudzovaného obdobia zvýšil, ako sa uvádza v tabuľkách 2a a 2b.

(1022) Na účely spravodlivého porovnania medzi dovážanými výrobkami a podobnými výrobkami vyrábanými výrobným odvetvím Únie Komisia použila systém kategorizácie výrobkov na základe číselných kódov výrobku (PCN), ktorý zohľadnil kľúčové vlastnosti BEV, ktoré majú vplyv na predajnú cenu výrobného odvetvia Únie, a to najmä dĺžku, dojazd, výkon a typ pohonu kolies ([424]), ([425]). Hoci sú BEV komplexným výrobkom s veľmi veľkým počtom odlišných atribútov a funkcií (dokonca aj vozidlá, ktoré sa predávajú pod jedným obchodným názvom modelu, môžu byť ponúkané v širokej škále konfigurácií, a to aj v závislosti od voľby atribútov podľa zákazníka, ktoré sú ponúkané ako voliteľné), neznamená to v tejto súvislosti, že všetky tieto odlišné atribúty majú významný vplyv na cenu, a preto by sa mali brať do úvahy pri porovnávaní cien. Komisia poznamenala, že zainteresované strany sa nevyjadrili k štruktúre PCN.

(1023) Komisia určila cenové podhodnotenie počas obdobia prešetrovania tak, že porovnala:

i) vážené priemerné predajné ceny jednotlivých druhov výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky, účtované neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, v prípade potreby upravené na úroveň ceny pre obchodníka; a

ii) zodpovedajúce vážené priemerné ceny podľa druhu výrobku v prípade dovozu od spolupracujúcich čínskych výrobcov zaradených do vzorky prvému nezávislému zákazníkovi na trhu Únie, v prípade potreby upravené na úroveň ceny pre obchodníka.

(1024) Pri prešetrovaní sa zistilo, že v tomto špecifickom prípade sú predajné kanály výrobcov z Únie a čínskych vyvážajúcich výrobcov veľmi komplexné a môžu zahŕňať množstvo sprostredkovateľov medzi výrobcom a prvým neprepojeným zákazníkom. Z prešetrovania vyplynulo, že tu existujú tri rozličné úrovne obchodu (pozri odôvodnenie 1025) prinajmenšom so štyrmi typmi predajných modelov (pozri odôvodnenie 1027). Následne sa Komisia vzhľadom na osobitné okolnosti tohto prípadu rozhodla určiť, či existuje cenové podhodnotenie na úrovni obchodníka (cena pre obchodníka). Komisia skutočne zistila, že toto je ústredný bod, kde prebieha hospodárska súťaž a kde sa realizuje väčšina predajných transakcií. Predaj obchodníkovi alebo prostredníctvom agenta alebo na kľúčové účty predstavuje približne 95 % celkového predaja výrobného odvetvia Únie a približne 78 % predaja čínskych vyvážajúcich výrobcov. Okrem toho nebolo potrebné rozlišovať medzi prepojenými a neprepojenými obchodníkmi, keďže sa pri prešetrovaní potvrdilo, že ceny pre všetkých obchodníkov sa stanovili za bežných trhových podmienok.

(1025) Tri hlavné úrovne obchodu sú:

i) Výrobný subjekt alebo dovozný subjekt čínskeho vývozcu, ktorý vyrába alebo dováža BEV a predáva BEV ďalšej úrovni obchodu, t. j. prepojenej národnej predajnej spoločnosti alebo neprepojenému všeobecnému distribútorovi. Niektoré výrobné subjekty majú „domáci trh“ (zvyčajne krajina, kde dochádza k výrobe alebo kde sídli európske ústredie dovozného subjektu), na ktorom takisto vykonávajú funkcie národnej predajnej spoločnosti.

ii) Národné predajné spoločnosti prepojené na výrobný subjekt/dovozný subjekt, ktoré sa zameriavajú na marketingové a predajné činnosti s ohľadom na špecifiká trhu, na ktorom pôsobia. Národné predajné spoločnosti zvyčajne existujú na hlavných trhoch výrobného subjektu a distribuujú BEV prostredníctvom siete svojich prepojených a neprepojených distribútorov (obchodníkov a/alebo agentov). V krajinách, kde neexistuje žiadna prepojená národná predajná spoločnosť (zvyčajne krajiny, kde sa predávajú malé množstvá), sa predaj uskutočňuje prostredníctvom neprepojeného všeobecného distribútora (ktorý je zvyčajne exkluzívny pre danú krajinu). Všeobecní distribútori vykonávajú podobné funkcie ako národné predajné spoločnosti a distribuujú BEV prostredníctvom siete svojich prepojených a neprepojených distribútorov (obchodníkov a/alebo agentov).

([424]) Keď sa zistilo, že viaceré atribúty sú úzko spojené nielen s cenou, ale aj navzájom, Komisia uvažovala o tom, že v PCN ponechá len jeden z týchto atribútov. Po zahrnutí dojazdu do PCN sa napríklad nepovažovalo za zmysluplné pridať aj kapacitu batérie, keďže tieto dve veci spolu úzko súvisia.

([425]) Bez ohľadu na záver, že trhová segmentácia nie je v tomto prípade vhodná, Komisia poznamenala, že dĺžka úzko súvisí so segmentmi vymedzenými v najbežnejšie používaných kategóriách automobilov (t. j. na základe písmen A, B, C atď.).

iii) Distribučné siete zložené z obchodníkov a agentov. Obchodníci sú subjekty, ktoré nakupujú BEV od národných predajných spoločností a všeobecných distribútorov a predávajú ich konečnému zákazníkovi. Agenti sú spoločnosti, ktoré vykonávajú rovnaké funkcie ako obchodníci bez toho, aby kedykoľvek prevzali vlastníctvo za vozidlo. Tieto spoločnosti môžu konať ako obchodníci pre ďalšie typy vozidiel, ako sú ICEV.

(1026) Vo všeobecnosti v každej krajine výrobný subjekt/dovozný subjekt alebo národná predajná spoločnosť stanovuje navrhovanú maloobchodnú cenu výrobcu, čo je cena, ktorú výrobca odporúča maloobchodníkom za predaj ich BEV. V krajinách, kde nie je predajný subjekt prepojený na výrobcu, stanovuje túto navrhovanú maloobchodnú cenu výrobcu neprepojený všeobecný distribútor, ktorý vykonáva funkcie podobné národnej predajnej spoločnosti. Navrhovaná maloobchodná cena výrobcu je stanovená na základe ceny, ktorú výrobca z Únie účtuje neprepojenému všeobecnému distribútorovi.

(1027) Hlavnými predajnými modelmi sú:

i) Štandardný obchodný model – výrobný subjekt/dovozný subjekt alebo národná predajná spoločnosť predá BEV obchodníkovi a obchodník ho predá konečnému zákazníkovi. Obchodník často dostane zľavu od výrobného subjektu. Preto nie je potrebná žiadna úprava čistej ceny predajcu. Cena zaplatená konečným zákazníkom nie je obvykle výrobnému subjektu známa, keďže obchodníci vyjednávajú o cene, pričom využívajú svoju maržu (rozdiel medzi navrhovanou maloobchodnou cenou výrobcu a cenou obchodníka).

ii) Agentúrny model – výrobný subjekt/dovozný subjekt alebo národná predajná spoločnosť predáva BEV priamo zákazníkovi. Predaj sprostredkúva subjekt, ktorý sa nazýva agent, ktorý nepreberá vlastníctvo vozidla, ale vyjednáva a uzatvára predaj. Za to agent dostáva províziu. Týmito subjektmi môžu byť tie isté spoločnosti, ktoré obvykle pôsobia ako predajcovia iných typov vozidiel. Vykonávajú podobné funkcie ako funkcie obchodníka. Preto sa cena porovnateľná s cenou pre predajcu získala úpravou konečnej ceny pre konečného používateľa s províziou pre agenta.

iii) Model predaja veľkého vozového parku, ktorý je špecifický pre určité kategórie veľkých zákazníkov, ako sú požičovne, vládne subjekty a veľké súkromné spoločnosti. Výrobné subjekty/dovozné subjekty alebo národné predajné spoločnosti vyjednávajú o BEV a predávajú ich priamo. Ide o predaj objemu pre výrobcov z Únie aj pre čínskych vyvážajúcich výrobcov a považuje sa to za model podobný obchodnému modelu, keďže na objem predaja sa uplatňuje zľava.

iv) Model neprepojeného všeobecného distribútora – v tomto prípade s cieľom dospieť k predajnej cene Komisia pridala k cene neprepojených distribútorov odhad ich predajných, všeobecných a administratívnych nákladov (ako zástupné údaje priemerné predajné, všeobecné a administratívne náklady výrobcov z Únie alebo národnej predajnej spoločnosti vyvážajúceho výrobcu v iných krajinách, ktoré sa pohybovali od 0,5 % do 3,6 % pre výrobcov z Únie a od 2,1 % do 8 % pre vyvážajúcich výrobcov). Teoretický zisk vo výške 3 % bol pridaný aj za predaj neprepojeným všeobecným distribútorom zo strany výrobcov z Únie aj vyvážajúcich výrobcov. V prípade výrobcov z Únie sa takáto úprava týka približne 5 % ich predaného množstva, pričom v prípade vyvážajúcich výrobcov 22 % ich predaného množstva.

v) Online predaj – niektorí vyvážajúci výrobcovia (a ich národné predajné spoločnosti) predávali online priamo konečným zákazníkom vrátane súkromných osôb bez sprostredkovania obchodníka či agenta. Ceny týchto predajov nebolo možné v tejto fáze prešetrovania upraviť na úroveň predajcov, s výnimkou prideľovania a odpočítavania peňažných odmien za dosiahnutie osobitných cieľov objemu predaja, ktoré sa poskytujú spoločnostiam, ktoré vykonávajú marketingové činnosti (napr. prevádzkovanie predvádzacích miestností či poskytovanie testovacích jázd) v oblasti, kde takýto online predaj vznikol.

(1028) Porovnanie cien sa uskutočnilo na základe jednotlivých obchodných prípadov na rovnakej úrovni obchodu (cena pre predajcu alebo ekvivalent), v prípade potreby náležite upravené, ako je vysvetlené v predchádzajúcom texte, a po odpočítaní rabatov a zliav či iných stimulov na predaj spoločnostiam pôsobiacim na úrovni obchodníka alebo agenta. Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel teoretického obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania.

(1029) Vyplynulo z neho, že dovoz z dotknutej krajiny vykazuje na trhu Únie vážené priemerné rozpätie podhodnotenia ceny na úrovni 12,7 %.

(1030) Berúc do úvahy, že hospodárska súťaž je do veľkej miery založená len na cene, pričom jej ceny sú veľmi transparentné (t. j. známe na trhu), takéto rozpätie sa považuje za významné.

(1031) Zhoda medzi čínskymi PCN a únijnými PCN bola viac ako 90 %. za každého z vyvážajúcich výrobcov. Dva čínske PCN sa porovnávali s jedným, ktorý sa veľmi podobal na PCN Únie. V oboch prípadoch zodpovedal použitý PCN Únie nižším technickým špecifikáciám v porovnaní s čínskym PCN, preto porovnanie vyšlo v prospech čínskeho vyvážajúceho výrobcu.

(1032) Okrem toho je potrebné poznamenať, že ceny BEV skupín BYD a SAIC zahŕňajú sedemročnú záruku na BEV, pričom záruka na BEV výrobného odvetvia Únie bola len dva roky. Preto je cenové podhodnotenie zistené v odôvodnení 1029 podhodnotené.

(1033) Pokiaľ ide o stláčanie cien, vývoj predajných cien a jednotkových výrobných nákladov v Únii počas posudzovaného obdobia v tabuľke 7 preukázal výrazné stlačenie cien. Výrobné odvetvie Únie nebolo schopné zdvihnúť ceny na pokrytie svojich nákladov. To znamená, že výrobné odvetvie Únie dosiahlo stratu z predaja BEV počas celého posudzovaného obdobia.

(1034) Komisia zistila, že predajná cena čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky bola o 30 % nižšia ako vážené priemerné výrobné náklady výrobného odvetvia Únie. Tento ukazovateľ sa stanovil v závislosti od typu.

(1035) Hlavným faktorom tohto stlačenia cien bolo to, že registrácie po dovoze čínskeho subvencovaného dovozu dokázali zvýšiť objem o 1 729 % a dosiahnuť trhový podiel 22,8 % v období prešetrovania v porovnaní s rokom 2020, ako sa uvádza v tabuľke 2b. Tento predaj sa uskutočnil najmä na úkor výrobcov z Únie, ktorí strácali podiel na trhu. Okrem toho bolo stlačenie cien vysvetlené aj dôkazmi, že čínsky dovoz konkuruje predaju Únie bez ohľadu na druh výrobku. Aj keby Únia zvýšila svoj predaj drahších modelov, aj tieto modely by konkurovali typu čínskeho BEV. To prispelo k tomu, že výrobné odvetvie Únie zaznamenalo dvojciferné straty, ako sa uvádza v tabuľke 10.

(1036) CCCME tvrdila, že v cenovom porovnaní by Komisia mala zohľadniť značku BEV. CCCME ďalej tvrdila, že hodnota značky výrobcu je hnacou silou predajnej ceny a ceny ďalšieho predaja BEV a výrobcovia BEV z Únie si môžu za svoje BEV účtovať oveľa vyššie ceny v každom segmente na základe hodnoty značky.

(1037) Komisia poznamenala, že CCCME nevysvetlila, ako by mala Komisia v cenovom porovnaní zohľadniť značku. Okrem toho takisto poznamenala, že akákoľvek hodnota značky, ktorú by mohli mať výrobcovia z Únie, vychádza z ich dlhodobých a rozsiahlych skúseností s výrobou vozidiel ICEV, pričom nemožno predpokladať, že sa automaticky prenesú na BEV. Dôvodom je skutočnosť, že elektrifikácia mení hru, pokiaľ ide o necenovú hospodársku súťaž, pretože konkuruje tradičným vlastnostiam, na ktorých výrobcovia vozidiel ICEV postavili svoju konkurenčnú výhodu. K spoločným hodnotám používaným výrobcami automobilov patrí výkon, palivová účinnosť, technológia, spoľahlivosť, bezpečnosť a dizajn. Týmto atribútom výrobkov však konkuruje prijatie elektrických technológií. BEV napríklad nanovo definujú výkon z dôvodu vlastností elektrických motorov. Zo všetkých vlastností je najkritickejší dojazd z dôvodu nízkeho výkonu vozidiel BEV na rozdiel od ICEV a značného rozdielu medzi modelmi BEV, pokiaľ ide o maximálny dojazd. Rýchly rast spoločnosti Tesla je ďalej jasným príkladom, že hodnota značky postavená na vozidlách ICEV alebo jej neexistencia má okrajový význam, pokiaľ ide o úspech a cenovú silu na trhu BEV. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(1038) CCCME takisto tvrdila, že v cenovom porovnaní by mala Komisia zohľadniť údaje všetkých vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a všetkých ostatných čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorí predložili žiadosti o individuálne preskúmanie, a najmä údaje spoločnosti Tesla, keďže v období prešetrovania tvorila približne 50 % vývozu BEV do Únie.

(1039) Rozpätie podhodnotenia ceny, ako aj všetky ostatné mikroekonomické ukazovatele sa vypočítavajú na základe overených údajov, ktoré nahlásili čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Ako bolo vysvetlené v odôvodnení 49, spoločnosť Tesla nebola zaradená do vzorky ako čínsky vyvážajúci výrobca. V dôsledku toho neboli údaje tohto vyvážajúceho výrobcu, ktorý požadoval individuálne preskúmanie, zahrnuté do výpočtu cenového podhodnotenia. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(1040) Spoločnosť 24 tvrdila, že trh BEV nie je homogénnym trhom z dvoch hlavných dôvodov. Po prvé neexistoval nezávislý trh s BEV, keďže trh s BEV bol súčasťou trhu s osobnými vozidlami, ktorý zahŕňal vozidlá ICEV, a BEV konkurovali vozidlám ICEV. Po druhé bol trh BEV rozdelený do niekoľkých segmentov. Spoločnosť 24 uviedla, že trhová segmentácia je dôležitá na presné posúdenie stavu výrobného odvetvia Únie, a preto spoločnosť 24 tvrdila, že Komisia by mala rozlišovať medzi rôznymi trhovými segmentmi BEV. Spoločnosť 24 ďalej uviedla, že zatiaľ čo EÚ klasifikuje autá do kategórií na základe ich veľkosti a vlastností, kľúčovými faktormi na určenie segmentácie trhu sú ďalšie kritériá, ako je cena a imidž značky. Pokiaľ ide o predajné ceny, spoločnosť 24 uviedla, že trh BEV možno rozdeliť na *„vstupné“*, *„stredné“*, *„prémiové“* a *„luxusné“*. Spoločnosť 24 takisto uviedla, že v rámci každého segmentu existuje jasný rozdiel medzi prémiovými značkami a značkami základnej úrovne na základe aspektov, ako sú výkonnosť, funkcie, vlastnosti, distribučné siete a popredajné služby. Spoločnosť 24 takisto uviedla, že tieto faktory účinne určujú stupeň hospodárskej súťaže medzi aktérmi trhu a to, či sú si nejaké dva výrobky blízkymi alternatívami. Spoločnosť 24 takisto uviedla, že väčšina výrobcov BEV z Únie sa doteraz zameriavala na prémiovejšie modely vozidiel, ktoré umožňovali väčšie rozpätia zisku, a v dôsledku toho nie sú značky EÚ výrazne zastúpené v segmentoch základnej úrovne, čo je v kontraste so situáciou v tradičnom sektore ICEV. Z toho vyplýva, že podľa spoločnosti 24 sa dovoz z Číny, a najmä čínskych značiek BEV, doteraz väčšinou zameriaval na základnú úroveň v lacnejších segmentoch trhu, kde ešte nie sú alternatívy EÚ sú výrazne zastúpené. Spoločnosť 24 preto tvrdila, že čínsky dovoz na trh BEV v Únii väčšinou výrobné odvetvie Únie dopĺňa, než mu konkuruje.

(1041) Komisia pripomenula, že trh s osobnými vozidlami zahŕňa niekoľko hnacích sústav: ICEV, hybridné vozidlá (nepripojiteľné), plug-in hybridné elektrické vozidlá (ďalej len „PHEV“), BEV a vozidlá s palivovým článkom (ďalej len „FCV“). FCV a BEV sú vozidlá s nulovými emisiami, zatiaľ čo PHEV, hybridné vozidlá a ICEV majú spaľovací motor. Tieto typy vozidiel si môžu navzájom konkurovať, no len vo veľmi obmedzenom rozsahu. Zároveň týmto typom vozidiel veľmi obmedzene konkurujú aj motocykle, elektrické bicykle, skútre atď. Predmetom tohto prešetrovania sú však vozidlá BEV, a nie všetky osobné vozidlá alebo vozidlá mobility. Pokiaľ existuje akýkoľvek konkurenčný vzťah s inými vozidlami, v dôsledku tohto prvku by sa tieto vozidlá nezaradili do rozsahu tohto prešetrovania; ani takáto obmedzená hospodárska súťaž, ak existuje, by nespochybnila zistenia tohto prešetrovania, pokiaľ ide o vplyv subvencovaného dovozu podobného výrobku (BEV) na výrobné odvetvie Únie.

(1042) Komisia takisto pripomenula, že v prípade osobných vozidiel neexistuje žiadna všeobecne akceptovaná segmentácia, a poznamenala, že systém klasifikácie uvedený v dokumente o začatí konania bol založený skôr na všeobecných opisoch toho, čo sa v tomto odvetví tradične označuje ako segmenty, než na objektívnych a merateľných kritériách, ktoré poskytuje výrobné odvetvie Únie. V dôsledku toho neexistovala jasná deliaca čiara medzi údajnými segmentmi. V dokumente o začatí konania sa Komisia odvolávala na tieto segmenty v zmysle druhov výrobkov BEV. Platí to ešte viac v prípade segmentácie navrhovanej spoločnosťou 24, ktorá neposkytla ani len opis údajných segmentov, ale iba názvy (t. j. *„vstupný“*, *„stredný“*, *„prémiový“* a *„luxusný“*) pomocou bežných marketingových pojmov so širokými možnosťami výkladu.

(1043) Komisia takisto poznamenala, že kým BEV zahŕňajú množstvo rôznych typov, všetky majú rovnaké základné charakteristiky a rovnaké hlavné použitie, a to prepravu malého počtu osôb z jedného miesta na druhé. Takisto sa na ne vzťahujú rovnaké predpisy, pokiaľ ide napríklad o rýchlostné obmedzenia, požiadavky na získanie vodičského oprávnenia a časti cestnej siete, po ktorých sa môžu pohybovať. Vzhľadom na vyššie uvedené možno vozidlá BEV považovať za dostatočne zameniteľné. Okrem toho, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1022, PCN zohľadňovalo kľúčové vlastnosti BEV, ktoré mali vplyv na predajnú cenu výrobného odvetvia Únie, ako je dĺžka, dojazd, výkon a typ pohonu kolies, a preto sa podobný druh výrobku z Únie porovnal s podobnými druhmi čínskeho výrobku, to znamená, že údajne lacné alebo prémiové čínske BEV sa porovnávali s podobnými modelmi z Únie.

(1044) Pokiaľ ide o typy BEV predávané čínskymi výrobcami a úroveň hospodárskej súťaže s výrobcami z Únie, pri prešetrovaní sa zistilo, že čínski vyvážajúci výrobcovia v plnej miere konkurujú BEV, ktoré predáva výrobné odvetvie Únie (ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1031), zhoda medzi čínskymi PCN a únijnými PCN bola veľmi vysoká (viac ako 90 %) a táto zhoda zodpovedá 88 % celkového predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Typy BEV predávané na trhu Únie výrobcami z Únie aj čínskymi vyvážajúcimi výrobcami boli v skutočnosti jedným z kritérií na výber vzorky výrobcov z Únie a vyvážajúcich výrobcov, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 33, 36 a 49.

(1045) Počas obdobia prešetrovania vyvážali čínski vyvážajúci výrobcovia širokú škálu modelov BEV za výrazne odlišné ceny, ktoré konkurovali modelom BEV vyrábaným výrobcami z Únie, pričom v blízkej budúcnosti plánujú ešte viac rozšíriť svoje portfólio na trhu Únie.

(1046) Čínsky vyvážajúci výrobca BYD zaradený do vzorky napríklad predával na trhu Únie modely s cenníkovou cenou nižšou ako 30 000 EUR, ako je Dolphin, modely s cenníkovou cenou okolo 40 000 EUR, ako je Atto 3, ale aj modely, ktoré považuje za prémiové či luxusné s cenníkovou cenou vyššou ako 70 000 EUR, napríklad HAN a TANG ([426]). Skupina Geely podobne predávala svoje BEV modelu Polestar ako prémiové modely ([427]) a počas obdobia prešetrovania ich vyvážala do Únie. Ďalšie BEV vyrábané skupinou Geely, Lotus Eletre, sa predáva ako hyper-SUV ([428]) a ponúka sa na trhu Únie za katalógové ceny až do výšky 150 000 EUR.

(1047) Okrem typov BEV predávaných počas obdobia prešetrovania Komisia poznamenala, že trh BEV v Únii sa neustále vyvíja a výrobcovia a vývozcovia z Únie vrátane čínskych vývozcov každý rok rozširujú svoje portfólio ponúkaných BEV. Skupina Stellantis, skupina výrobcov BEV z Únie, napríklad v októbri 2023 ohlásila svoje nové nízkonákladové BEV Citroën e-C3 s cenou od 23 300 EUR. Naopak, v marci 2024 čínska skupina SAIC zaradená do vzorky predstavila ([429]) množstvo nových modelov vrátane „*prvotriedneho inteligentného*“ modelu IM L6, „*stredne veľkého až veľkého elektrického sedanu/hatchbacku*“ MG9 a „*stredne veľkého čisto elektrického kupé*“ SUV MGS9. V odôvodnení 1127 sa uvádzajú aj ďalšie oznámenia o uvedení nových modelov BEV na trh.

(1048) Preto sa dospelo k záveru, že čínski vyvážajúci výrobcovia nie sú obmedzení na určité špecifické typy BEV, ako sa zdá, že navrhuje spoločnosť 24.

(1049) Z uvedených dôvodov Komisia dospela k záveru, že BEV tvoria jednotný a nepretržitý trh vzájomne zameniteľných produktov a že segmentová analýza nebola v tomto prípade zaručená ani vhodná. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

4.5. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.5.1. *Všeobecné poznámky*

(1050) V súlade s článkom 3 ods. 5 základného nariadenia vyhodnotenie dosahu subvencovaného dovozu na výrobné odvetvie Únie zahŕňalo hodnotenie všetkých ekonomických ukazovateľov, ktoré mali v posudzovanom období vplyv na stav výrobného odvetvia Únie.

(1051) Ako sa uvádza v odôvodnení 26, na stanovenie možnej ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, sa použil výber vzorky.

(1052) Na účely určenia ujmy Komisia rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe údajov od Prodcom, EEA, S&P Global Mobility, údajov zo vzoriek a webových sídel výrobcov z Únie. Tieto údaje sa týkajú všetkých výrobcov z Únie. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Konštatovalo sa, že obidva súbory týchto údajov sú reprezentatívne z pohľadu hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie.

(1053) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, rast, zamestnanosť, produktivita, veľkosť subvenčného rozpätia a zotavenie z minulého subvencovania.

(1054) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

([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. *Makroekonomické ukazovatele*

4.5.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(1055) Celková výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 4

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Objem výroby (v kusoch)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	*100*	*165*	*220*	*298*
Výrobná kapacita (v kusoch)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	*100*	*161*	*225*	*287*
Využitie kapacity	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	*100*	*103*	*98*	*104*

Zdroj: Prodcom ([430]), údaje zo vzorky a webové sídla výrobcov z Únie.

(1056) Počas posudzovaného obdobia výroba BEV vzrástla o približne 200 %. Nárast výroby bol v tomto období podstatný a relatívne konzistentný, čo odrážalo progresívny prechod trhu z vozidiel ICEV na BEV.

(1057) Neexistujú žiadne oficiálne údaje týkajúce sa celkovej výrobnej kapacity výrobného odvetvia Únie. Celková výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie sa preto vypočítala na základe overenej miery využitia kapacity výrobcov z Únie zaradených do vzorky a celkového objemu výroby výrobného odvetvia Únie. Na základe toho sa výrobná kapacita počas posudzovaného obdobia zvýšila o 187 %.

(1058) Pri prešetrovaní sa zistilo, že niektorí výrobcovia z Únie prerábali výrobné linky vozidiel ICEV na výrobné linky BEV, a preto boli tieto výrobné linky určené výlučne na výrobu BEV, alebo vyrábali BEV vo svojich montážnych závodoch popri vozidlách ICEV s použitím v podstate rovnakého výrobného procesu, aby využili existujúci majetok, procesy a kompetencie a zaistili si flexibilitu objemu.

(1059) V závislosti od toho, ako výrobcovia z Únie zaradení do vzorky vyrábali BEV, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1058, sa ich výrobná kapacita vypočítala niekoľkými spôsobmi, a to buď i) na základe maximálneho počtu BEV, ktoré je možné vyrobiť za deň, vynásobeného produktívnym pracovným časom, pri zohľadnení dvoch či troch zmien vrátane údržby za 46 – 48 týždňov ročne; alebo ii) na základe celkovej výrobnej kapacity za všetky osobné automobily po odpočítaní výroby všetkých ostatných osobných vozidiel okrem BEV.

(1060) Využitie kapacity počas posudzovaného obdobia vzrástlo o 4 %. Keďže využitie kapacity bolo počas obdobia prešetrovania nižšie ako 40 %, môže sa dospieť k záveru, že výrobné odvetvie Únie má dostatočnú výrobnú kapacitu na uspokojenie budúceho nárastu dopytu po BEV a okrem toho je možné zvýšiť kapacitu z výroby vozidiel ICEV na výrobu BEV.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Treba poznamenať, že z dôvodu zachovania dôvernosti Prodcom neuvádza objem výroby za každý členský štát. Údaje za výrobu za rok 2023 budú zverejnené 1. júla 2024.

4.5.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(1061) Komisia stanovila objem predaja výrobného odvetvia Únie na trhu Únie na základe EEA a S&P Global Mobility pre registrácie BEV vyrobené v Únii.

(1062) Objem predaja výrobného odvetvia Únie a jeho podiel na trhu sa počas posudzovaného obdobia na základe toho vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Objem predaja a podiel na trhu

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Objem predaja na trhu Únie (registrácie) v kusoch	379 138	583 992	739 101	987 586
Index	*100*	*154*	*195*	*260*
Trhový podiel (zrejmej spotreby)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Index	*100*	*94*	*93*	*87*
Podiel na trhu (skutočnej spotreby – registrácie)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Index	*100*	*95*	*93*	*92*

Zdroj: Registračné údaje EEA a S&P Global Mobility

(1063) Predaj výrobcov z Únie sa v posudzovanom období zvýšil o 160 %. Tento vývoj bol podobný vývoju výroby za rovnaké obdobie. BEV sa predávali najmä prostredníctvom obchodníkov. Hlavnými koncovými používateľmi boli spotrebitelia a veľké kľúčové spoločnosti, ktoré si zvyčajne objednávajú výrobu vozidiel na mieru, a nie zo skladu.

(1064) Napriek prudkému nárastu spotreby sa trhový podiel založený na zjavnej spotrebe výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia znížil o 13 % alebo o 9 percentuálnych bodov alebo o 8 % alebo viac ako 5 percentuálnych bodov na základe skutočnej spotreby. Na rozdiel od toho sa trhový podiel dovozu z Číny na tomto rozvíjajúcom sa trhu zvýšil viac ako päťnásobne na úkor výrobného odvetvia Únie.

4.5.2.3. Rast

(1065) Výroba a predaj (registrácie) BEV výrobného odvetvia Únie vykazovali počas posudzovaného obdobia nepretržitý a značný rast v súlade s postupným prechodom trhu z vozidiel ICEV na BEV

(1066) Rast výrobného odvetvia Únie bol z hľadiska predaja na takomto rastúcom trhu podstatne nižší ako nárast spotreby.

(1067) Pokiaľ ide o podiel na trhu, výrobné odvetvie Únie sa počas posudzovaného obdobia znížilo o 9 percentuálnych bodov na základe zrejmej spotreby alebo o viac ako 5 percentuálnych bodov na základe registrácií. Dovážané BEV (registrácie) mali v období prešetrovania podiel na trhu takmer 34,8 %. Najväčší a najrýchlejšie rastúci podiel na trhu počas posudzovaného obdobia mali čínski vyvážajúci výrobcovia, ako sa uvádza v tabuľke 2a a tabuľke 2b.

4.5.2.4. Zamestnanosť a produktivita

(1068) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Zamestnanosť a produktivita

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Počet zamestnancov	39 995	66 053	99 939	115 835
Index	*100*	*165*	*250*	*290*
Produktivita (v kusoch na zamestnanca)	14	14	12	14
Index	*100*	*100*	*88*	*103*

Zdroj: Prodcom a výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(1069) Zamestnanosť a produktivita sa vypočítali zo zamestnanosti výrobcov z Únie zaradených do vzorky extrapolovanej objemom výroby celého výrobného odvetvia Únie.

(1070) Počet zamestnancov sa počas posudzovaného obdobia zvýšil z približne 40 000 na približne 116 000, čo predstavuje nárast o 190 %. Tento vývoj vo veľkej miere sledoval trend vo výrobe.

(1071) Výrobné odvetvie Únie vo všeobecnosti presúva zamestnancov z výroby vozidiel ICEV do výroby BEV, keďže výroba vozidiel ICEV klesá, zatiaľ čo výroba BEV rastie. V tomto smere výrobné odvetvie Únie zabezpečuje pracovné miesta rekvalifikáciou (získavanie nových zručností a preškolenie) a poskytuje svojim zamestnancom príležitosti na prispôsobenie sa elektrickým hnacím sústavám.

(1072) Počas posudzovaného obdobia bola produktivita relatívne stabilná.

4.5.2.5. Rozsah subvencovania a zotavenie sa z minulého subvencovania

(1073) Všetky sumy subvencií boli výrazne nad úrovňou *de minimis*. Vplyv veľkosti skutočných súm subvencií na výrobné odvetvie Únie nebol vzhľadom na objem a ceny dovozu z dotknutej krajiny zanedbateľný.

(1074) Ide o prvé antisubvenčné prešetrovanie týkajúce sa dotknutého výrobku. Neboli preto k dispozícii žiadne údaje na posúdenie vplyvu možného minulého subvencovania.

4.5.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.5.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(1075) Vážené priemerné jednotkové predajné ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky neprepojeným zákazníkom (vrátane predaja prepojených spoločností, ktorý sa uskutočnil za obvyklých trhových podmienok) v Únii sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Predajné ceny v Únii

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena na trhu Únie (v EUR/kus)	24,404	27,557	31,244	33,560
Index	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Jednotkové výrobné náklady (v EUR/kus)	30 683	32 029	35 079	38 140
Index	*100*	*104*	*114*	*124*

Zdroj: *výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.*

(1076) Priemerné predajné ceny výrobného odvetvia Únie na kus sa zvýšili o 38 %. Tento vývoj ovplyvnili zmeny v mixe modelov predávaných výrobcami z Únie zaradenými do vzorky počas posudzovaného obdobia, najmä s ohľadom na to, že trh Únie postupne prechádza z vozidiel ICEV na BEV a počas posudzovaného obdobia sa uvádzali a predávali nové modely ([431]).

(1077) Uvedené výrobné náklady sú úplné výrobné náklady predaných BEV vrátane komponentov a surovín, ostatných priamych výrobných nákladov a predajných, všeobecných a administratívnych nákladov vrátane nákladov na výskum a vývoj.

(1078) Priemerné výrobné náklady výrobného odvetvia Únie na kus sa zvýšili o 24 %. Tento vývoj ovplyvnili aj zmeny v mixe vyrábaných modelov. Jednotkové náklady boli navyše poháňané aj nárastom nákladov na komponenty, najmä batérie, v dôsledku rastúcich nákladov na suroviny vrátane kobaltu, niklu a lítia. Zvýšili sa aj náklady na ostatné komponenty, najmä tie, ktoré zasiahla energetická kríza, ako je oceľ a iné kovy. Faktor, ktorý mal vplyv na zníženie jednotkových nákladov, bol nárast objemu výroby a predaja, ako sa uvádza v tabuľkách 4 a 5, keďže výrobcovia z Únie dokázali rozložiť fixné náklady na väčšie množstvá BEV. Komisia poznamenala, že výrobné odvetvie BEV je kapitálovo náročné odvetvie s vysokými fixnými nákladmi, a preto vysoký objem výroby vedie k znižovaniu jednotkových výrobných nákladov.

(1079) Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky stanovovali ceny na trhu Únie podľa cien svojich hlavných konkurentov za podobné modely. Výrobcovia z Únie vo všeobecnosti stanovujú cenník pre všetky modely alebo MSRP, čo je cena, ktorú výrobca odporúča maloobchodníkom na predaj svojich BEV. Ceny MSRP sa pravidelne prehodnocujú. Aj keď MSRP zostanú pevné, konečná cena, ktorú zákazník zaplatí, môže kolísať v dôsledku zliav, ktoré predajca ponúka spotrebiteľovi.

(1080) Trh s BEV je vysoko konkurencieschopný a rýchlo sa rozvíjajúci trh. Okrem toho je veľmi transparentný, keďže všetci predajcovia BEV zverejňujú MSRP. V dôsledku cenovej transparentnosti je trh s BEV veľmi citlivý na cenu. Zvýšenie cien spôsobené zvýšením nákladov preto obvykle vedie k zníženiu množstva predaja.

4.5.3.2. Náklady práce

(1081) Priemerné náklady práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 8

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Index	*100*	*106*	*110*	*124*

Zdroj: *výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.*

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) Priemerné náklady práce sa počas posudzovaného obdobia zvýšili o 24 %. Tento vývoj odrážal nárast miezd a iných nákladov práce v období vysokej inflácie, najmä v rokoch 2022 a 2023.

4.5.3.3. Zásoby

(1083) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 9

Zásoby

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Konečný stav zásob (v kusoch)	7 493	9 460	15 504	25 431
Index	*100*	*126*	*207*	*339*
Konečný stav zásob ako percentuálny podiel výroby	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Index	*100*	*74*	*97*	*114*

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(1084) Pri prešetrovaní sa zistilo, že výrobné odvetvie Únie funguje najmä na objednávkach, a preto boli zásoby vyjadrené ako percento výroby vo všeobecnosti nízke.

(1085) Konečný stav zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia zvýšil o 239 %, čo svedčí o zvýšení výroby počas tohto obdobia. Konečný stav zásob ako percentuálny podiel výroby sa počas posudzovaného obdobia zvýšil o 14 %. Tento vývoj bol spôsobený najmä zvýšením počtu modelov ponúkaných na trhu v období prešetrovania v porovnaní s rokom 2020.

4.5.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(1086) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 10

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Index	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Peňažný tok (v EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Index	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Investície (v EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Index	*100*	*97*	*88*	*100*
Návratnosť investícií	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Index	- 100	- 53	- 22	- 29

Zdroj: výrobcovia z Únie zaradení do vzorky.

(1087) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že čistý zisk z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii pred zdanením vyjadrila ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja.

(1088) Výrobné odvetvie Únie bolo počas posudzovaného obdobia stratové, hoci takéto straty sa počas tohto obdobia celkovo znížili. Ako sa uvádza v tabuľke 7, jednotkové ceny výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia zvýšili rýchlejšie ako zvýšenie jeho jednotkových nákladov. Dôvody tohto vývoja sú opísané v bode 4.5.3.1. Medzi rokmi 2020 a 2022 sa výrobnému odvetviu Únie podarilo znížiť svoje straty, pretože zvýšilo množstvo predaja na trhu Únie. Počas tohto obdobia výrobné odvetvie Únie zvyšovalo svoju výrobu a objem predaja a dosahovalo sa zvýšenie efektívnosti v rozložení fixných nákladov na rastúci počet vyrobených kusov. Hoci tento rast pokračoval aj v období prešetrovania, zvýšenie cien surovín a objemu subvencovaného dovozu za nízke ceny znamenalo, že sa straty v porovnaní s rokom 2022 zvýšili a na konci posudzovaného obdobia dosiahli úroveň – 10,8 %.

(1089) Trh Únie bol počas posudzovaného obdobia v postupnej prechodnej fáze. Keďže niektorí výrobcovia z Únie vyrábali vozidlá BEV a ICEV na rovnakých výrobných linkách, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1058, výrobné náklady na vozidlá BEV sa do určitej miery znížili, keďže fixné náklady sa rozdelili medzi vozidlá BEV a ICEV. Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1222 a 1223, výrobné odvetvie Únie potrebuje znížiť svoju výrobu a predaj ICEV v Únii. Aby sa výrobné odvetvie BEV v Únii dostalo na úroveň ziskovosti a zabezpečilo si svoju budúcnosť, musí preto zvýšiť svoju výrobu, predaj a podiel BEV na trhu, a tak dosiahnuť úspory z rozsahu a naďalej znižovať jednotkové náklady v porovnaní s ich cenovými úrovňami.

(1090) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky samostatne financovať svoje činnosti. Čistý peňažný tok bol za celé posudzované obdobie negatívny. Čistý peňažný tok sa počas posudzovaného obdobia zhoršil v dôsledku zvýšenia obratu a nárastu strát v absolútnej hodnote. Situáciu peňažného toku opísanú vyššie podporili zisky výrobného odvetvia Únie z osobných vozidiel ICEV. Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1222 a 1223, výrobcovia z Únie potrebujú znížiť svoj predaj ICEV, a preto v budúcnosti poklesnú zisky, ktoré výrobné odvetvie Únie dosahuje z predaja vozidiel ICEV.

(1091) Investície do dotknutého výrobku sa týkali najmä výdavkov na výskum a vývoj, nových investícií do výrobných liniek na výrobu BEV vrátane výroby a inštalácie batérií a nákupu špecifických nástrojov na montáž BEV. Hoci sa tieto investície týkajú iba výrobných subjektov zaradených do vzorky, dokazuje to obrovské investície potrebné na prechod z výroby ICEV na výrobu BEV. Pred predajom BEV je potrebná dôležitá časť nových investícií. Ďalšie investície už boli viazané a tieto investície pokračujú, keďže výrobné miesta sa postupne menia.

(1092) Investície celého výrobného odvetvia Únie do prechodu na elektrifikáciu sa v rokoch 2022 až 2030 odhadujú približne na 170 miliárd EUR ([432]). To zodpovedá priemernej investícii približne 19 miliárd EUR v každom roku tohto obdobia. Tieto investície sa plánovali pre všetky typy BEV. Najmä skupina Volkswagen bude investovať v nasledujúcich rokoch približne 20 miliárd EUR na vybudovanie prinajmenšom šiestich závodov na výrobu batérií v Európe. Skupina BMW plánuje od roku 2025 investovať približne 1 miliardu EUR na vývoj a výrobu BEV vo svojom závode v rakúskom meste Steyr. Takisto investuje približne 400 miliónov EUR na modernizáciu svojho závodu v Mníchove v Nemecku a buduje aj nový závod v Maďarsku na výrobu svojho modelu elektrického vozidla Neue Klasse od roku 2025. Skupina Stellantis investovala do spoločného podniku na výrobu batériových článkov so spoločnosťou Mercedes-Benz a TotalEnergies, s názvom ACC. Spoločnosť Mercedes-Benz takisto plánuje vytvoriť štyri závody na výrobu batérií v EÚ. Skupina Renault investuje 10 miliárd EUR do elektrifikácie do roku 2025.

(1093) Návratnosť investícií je zisk vyjadrený ako percentuálny podiel z čistej účtovnej hodnoty investícií. Vyvíjala sa podobným spôsobom ako návratnosť obratu, keďže bola počas celého obdobia záporná. Straty návratnosti investícií sa počas posudzovaného obdobia zmenšili z dôvodov opísaných v bode 4.5.3.4. Malo by sa takisto pamätať na to, že nie všetci výrobcovia z Únie zaradení do vzorky začali investovať do BEV (a teda nezačali získavať návratnosť týchto investícií) v tom istom roku. Toto objasnenie malo vplyv aj na trend návratnosti investícií uvedený v tabuľke 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1094) Schopnosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky získať kapitál by sa mala vnímať v súvislosti s tým, že výrobcovia z Únie zaradení do vzorky sú súčasťou veľkých priemyselných skupín, ktoré financovali prechod z vozidiel ICEV na BEV. Každý rok tohto nevyhnutného prechodu však zvýšil rozsah strát a znížil schopnosť odvetvia získavať kapitál v budúcnosti.

4.5.4. *Záver o situácii vo výrobnom odvetví*

(1095) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 996, situácia výrobného odvetvia Únie sa musí analyzovať v súvislosti s prechodom trhu Únie z vozidiel ICEV na BEV.

(1096) V tejto súvislosti sa zrejmá spotreba v Únii počas posudzovaného obdobia zvýšila o 200 % a skutočná spotreba v Únii (založená výlučne na registráciách) sa počas posudzovaného obdobia zvýšila o 182 %. Tieto veľké nárasty odrážajú scenár prechodu trhu Únie s osobnými vozidlami z vozidiel ICEV na BEV.

(1097) Zároveň sa masívne zvýšilo množstvo dovozu z Číny približne z 21 000 kusov na viac ako 412 000 (t. j. o viac ako 1 800 % počas posudzovaného obdobia), čo je podstatne viac ako nárast spotreby. To sa odráža v trhovom podiele čínskeho dovozu, ktorý sa takisto výrazne zvýšil z 3,9 % v roku 2020 na 25 % v období prešetrovania. Podobné nárasty sú zaznamenané v súvislosti s registráciami čínskych BEV po dovoze z Číny.

(1098) Výroba výrobného odvetvia Únie sa zvýšila o 198 % a predaj výrobného odvetvia sa zvýšil o 150 %. Tento zjavný rast opäť nebol v súlade so zvýšením spotreby, to znamená, že podiel výrobného odvetvia Únie na trhu klesol zo 68,9 % v roku 2020 na 59,9 % v období prešetrovania.

(1099) Ako bolo vysvetlené, vzhľadom na zmenu trhu Únie bolo niekoľko ukazovateľov ovplyvnených tým, že výrobné odvetvie Únie postupne menilo svoje výrobné závody z vozidiel ICEV na BEV. Táto zmena si vyžadovala veľké a stabilné investície do výskumu a vývoja a do nákladov na prestavbu závodu, ktoré zostali počas posudzovaného obdobia rovnaké. Využitie kapacity, ziskovosť, návratnosť investícií a produktivita vykazovali mierne pozitívne trendy v dôsledku prechodu z vozidiel ICEV na BEV, no počas posudzovaného obdobia zostali negatívne alebo skôr stabilné.

(1100) Ziskovosť a návratnosť investícií výrobného odvetvia Únie zostali počas posudzovaného obdobia nízke aj napriek tomu, že vykazovali zlepšujúce sa trendy. To naznačovalo, že výrobné odvetvie Únie nebolo schopné preniesť svoje značné náklady v súvislosti s prechodom na svojich zákazníkov a že mu bolo zabránené, aby stanovilo ceny pre zákazníkov na ziskových úrovniach. Analýza v bode 4.5.3.1 svedčí o tom, že ceny výrobného odvetvia Únie boli potlačené cenami subvencovaného dovozu. Cenové podhodnotenie subvencovaného dovozu z Číny v množstvách, ktoré sa neustále zvyšovali, dokonca aj na trhu, ktorý rýchlo rástol, svedčí o tom, že hlavným dovozným konkurentom bola Čína.

(1101) Napriek nárastu predaja a výroby v dôsledku rastúceho dopytu v súvislosti s prechodom z vozidiel ICEV na BEV bolo výrobné odvetvie Únie v období prešetrovania stále ďaleko od dosahovania zisku z vozidiel BEV. Situácia v období prešetrovania so stratami nad 10 % a pokračujúcim stláčaním cien ohrozili celý prechod výrobného odvetvia Únie z vozidiel ICEV na BEV. Vyžiadalo si to mnoho miliárd EUR investícií a presuny obrovského množstva pracovnej sily, ktorú zamestnáva, pričom na trhu Únie dosiahol prechod z vozidiel ICEV na BEV len 14,5 %, ako sa uvádza v tabuľke 1.

(1102) Z uvedených ukazovateľov vyplýva, že prechod z ICEV na BEV začal byť narušený ku koncu posudzovaného obdobia, a najmä počas obdobia prešetrovania, keď došlo k najvyšším objemom čínskeho dovozu a najvyššiemu poklesu trhového podielu výrobného odvetvia Únie. Dokazuje to aj skutočnosť, že napriek zlepšujúcim sa trendom niektorých ukazovateľov počas posudzovaného obdobia bola väčšina finančných ukazovateľov stále negatívna a počas obdobia prešetrovania sa dokonca začali zhoršovať, a to vrátane ziskovosti, návratnosti investícií a peňažného toku. Ešte prekvapivejšie je, že trhové podiely počas posudzovaného obdobia neustále klesali, pričom najnižší bod dosiahli na konci obdobia prešetrovania.

(1103) Na základe uvedeného sa Komisia rozhodla preskúmať, či by pravdepodobný budúci vývoj subvencovaného dovozu z Číny ohrozil úspešný prechod z vozidiel ICEV na BEV, čím by spôsobil značnú ujmu výrobnému odvetviu Únie.

5. HROZBA UJMY

5.1. Úvod

(1104) V súlade s článkom 8 ods. 8 základného nariadenia Komisia preskúmala, či je pravdepodobné, že ďalšie zvýšenie subvencovaného dovozu z Číny bude ma negatívny vplyv na situáciu výrobného odvetvia Únie, a teda či predstavuje hrozbu značnej ujmy výrobnému odvetviu Únie.

(1105) Pri analýze hrozby značnej ujmy pre výrobné odvetvie Únie v súlade s článkom 8 ods. 8 druhým pododsekom základného nariadenia Komisia zvažovala takéto faktory:

— druh príslušnej subvencie alebo subvencií a ich pravdepodobné obchodné dôsledky,

— tempo rastu subvencovaných dovozov na trh Únie, ktoré poukazuje na pravdepodobnosť značne zvýšených dovozov,

— dostatočná voľne disponibilná kapacita vývozcu alebo bezprostredne hroziaci a podstatný nárast takejto kapacity, ktoré naznačujú pravdepodobnosť podstatne narastajúcich subvencovaných vývozov do Únie, pričom sa zohľadní dostupnosť ďalších vývozných trhov, ktoré sú schopné absorbovať ďalšie vývozy,

— či ceny dovozov môžu do značnej miery stláčať ceny nadol alebo brániť rastu cien, ku ktorému by došlo za normálnych okolností, a pravdepodobne spôsobia nárast dopytu po ďalších dovozoch, a

— úroveň zásob.

5.2. Druh príslušnej subvencie alebo subvencií a ich pravdepodobné obchodné dôsledky

(1106) V bode 3.10 Komisia dospela k predbežnému záveru o existencii napadnuteľných subvencií v súlade s ustanoveniami základného nariadenia.

(1107) Z uvedených subvencií vyplýva, že dovoz dotknutého výrobku bol zvýhodnený vládnou podporou.

(1108) Očakáva sa, že výrazné podhodnotenie a stlačenie cien (zabránenie zvýšeniu cien, ku ktorému by inak došlo), zistené počas obdobia prešetrovania, v blízkej budúcnosti ešte nepriaznivejšie ovplyvní hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie, ktorá sa už zaznamenala počas obdobia prešetrovania. Agresívnemu cenovému správaniu čínskeho dovozu a značnému prenikaniu na trh napomáha aj skutočnosť, že trh BEV v Únii je transparentný a veľmi citlivý na ceny.

(1109) Okrem toho, ako sa vysvetľuje v bode 3.2, opatrenia čínskej vlády na podporu domáceho odvetvia BEV zabezpečujú, že vývoz BEV zostane veľmi konkurencieschopný pri výrazne nižších cenách, ako sú ceny výrobného odvetvia Únie, z dôvodu nižších nákladov na získanie financovania, tovaru alebo vstupov za nižšiu než primeranú odplatu a iných výhod (na rozdiel od výrobcov z Únie, ktorí nemôžu využívať takúto významnú podporu).

(1110) Možno preto predpokladať, že subvencovaný dovoz dotknutého výrobku bude z dôvodu povahy podporných opatrení čínskej vlády naďalej negatívne ovplyvňovať hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie.

5.3. Významné tempo rastu subvencovaného dovozu na trh Únie, ktoré naznačuje pravdepodobnosť značného nárastu dovozu

Miera rastu dovozu z Číny a jeho trhový podiel

(1111) Celkový dovoz BEV z dotknutej krajiny sa výrazne zvýšil z 21 243 kusov v roku 2020 na 412 425 kusov v období prešetrovania, ako sa uvádza v tabuľke 2a a v tabuľke 2b.

(1112) Trhový podiel dovozu z Číny sa takisto zvýšil z 3,9 % v roku 2020 na 25 % v období prešetrovania na základe celkového dovozu, ako sa uvádza v tabuľke 2a, alebo z 3,5 % v roku 2020 na 22,8 % v prešetrovaní na základe registrácií, ako sa uvádza v tabuľke 2b. Čínski vyvážajúci výrobcovia získali podiel na trhu prostredníctvom dovozu za nízku cenu na úkor výrobcov z Únie a dovozu z tretích krajín.

Opatrenia naznačujúce pravdepodobnosť ďalšieho podstatného zvýšenia dovozu

(1113) Ako sa uvádza v bode 3.2, existujú dôkazy o tom, že politiky čínskej vlády sa zameriavajú na výrobu a osobitne na vývoz BEV.

(1114) Existuje niekoľko prvkov, ktoré dokazujú, že čínski vyvážajúci výrobcovia budú pravdepodobne pokračovať vo vývoze pri vysokých sadzbách. Čínska vláda konkrétne veľmi nedávno zaviedla niekoľko opatrení zameraných na vývozné trhy a ďalšie zvýšenie vývozu aj vzhľadom na značné nadmerné kapacity na čínskom domácom trhu, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1140 až 1143.

(1115) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1149, Čína počas obdobia prešetrovania vyviezla do celého sveta 1 471 136 BEV, čo v porovnaní s rokom 2020 predstavuje nárast o 659 %. NEV (BEV a PHEV) sú pre čínsku ekonomiku veľmi dôležité. Vo svojom novoročnom posolstve v roku 2024 prezident Číny uviedol, že NEV sú *„novým svedectvom čínskej výrobnej zdatnosti“* ([433]). Čínski výrobcovia BEV sa však neobmedzujú len na svoj domáci trh. Čínska vláda podnecuje čínskych výrobcov BEV, aby skúmali zahraničné trhy, a podporuje ich mnohými spôsobmi s cieľom rozšíriť ich predaj na vývoz vrátane rozvoja spoľahlivého právneho poradenstva, testovania a certifikačných systémov. V tejto súvislosti sa v pláne na roky 2021 – 2035 stanovuje päť strategických úloh pre čínske odvetvie NEV na nasledujúcich 15 rokov: 1. zlepšiť kapacitu technologickej inovácie; 2. vybudovať odvetvový ekosystém NEV; 3. podporovať priemyselnú integráciu a rozvoj; 4. vybudovať spoľahlivý systém infraštruktúry; a 5. zvýšiť otvorenosť a medzinárodnú spoluprácu. Pokiaľ ide o medzinárodnú spoluprácu, domáce podniky sa vyzývajú, aby vytvárali strategické plány medzinárodného rozvoja, využívali zámorské trhy a zriaďovali sklady a platformy popredajných služieb v zahraničí. V pláne na roky 2021 – 2035 sa takisto zdôraznilo, že je potrebné posilniť podporné služby v oblasti medzinárodnej spolupráce, ako sú dodržiavanie podnikových smerníc, právne poradenstvo a služby testovania a certifikácie. Okrem toho sa v pláne na roky 2021 – 2035 usmerňujú čínske orgány aj k tomu, aby sa aktívne zúčastňovali na tvorbe príslušných medzinárodných pravidiel a noriem ([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]) Medzinárodná rada pre čistú dopravu (ICCT), *Rozvojový plán odvetvia elektrických vozidiel novej generácie Číny na roky 2021 až 2035*, Policy Update, jún 2021, k dispozícii na adrese: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Okrem toho 18. februára 2024 čínske mesto Šen-čen predstavilo plán na zvýšenie vývozu automobilov ([435]), ([436]). Tento plán zahŕňa 24 opatrení vrátane podpory výstavby tovární a otvorenia nových námorných trás. Miestni predstavitelia uviedli, že zavedú služby na podporu vývozcov automobilov vrátane zlepšenia vývozného poistenia, urýchlenia vrátenia daní a povzbudenia čínskych bánk, aby poskytli spotrebiteľské financovanie pre zámorských kupcov vozidiel. V pláne sa takisto požadovalo, aby vývozcovia nakúpili viac lodí na prepravu áut, aby vytvorili flotilu plavidiel na prepravu ro-ro vo vlastníctve Číny, ako sa uvádza v odôvodnení 1117.

(1117) Záujem čínskych výrobcov vyvážať BEV možno vidieť aj zo skutočnosti, že čínski výrobcovia BEV objednávajú výrobu veľkého počtu lodí na prepravu ro-ro, ktoré sú špecificky určené na prepravu vozidiel do zámoria ([437]), ([438]). Bolo oznámené, že čínske lodenice môžu v rokoch 2023 až 2026 dodať viac ako 200 lodí na prepravu ro-ro. To predstavuje dvojnásobok počtu lodí na prepravu ro-ro dodaných od roku 2015 do roku 2022 ([439]), ([440]). Okrem toho sa zdá, že skupina BYD si objednala šesť lodí na prepravu ro-ro (s možnosťou ďalších dvoch). Očakáva sa, že každé plavidlo bude mať kapacitu približne 7 700 CEU, čo je jednotka ekvivalentná vozidlu. Skupina BYD už dostala svoje prvé plavidlo s názvom „BYD Explorer No. 1“ ([441]), ([442]), ([443]), ktoré sa už používa na prepravu BEV do Únie ([444]). Aj ďalší čínski výrobcovia automobilov, napríklad SAIC, Chery Automobile ([445]), si objednali niekoľko vlastných lodí na prepravu ro-ro ([446]), ([447]). Štátom vlastnený výrobca automobilov Chery okrem toho spolupracuje s lodenicou Wuhu na prebudovaní starej lodenice na stavebnú základňu lodí na prepravu vozidiel na pobreží provincie Šan-tung, ktorá bude určená na vývoz BEV ([448]), ([449]).

(1118) Uvedené opatrenia v kombinácii s bezprostrednými plánmi expanzie čínskych výrobcov vo veľkých krajinách EÚ, ako sa uvádza v odôvodneniach 1126 a 1127, ako aj so značnými voľnými kapacitami v Číne, ako je zdokumentované v odôvodneniach 1140 až 1143, poukazujú na to, že Čína sa bude naďalej agresívne zameriavať na vývozné trhy, čo naznačuje pravdepodobnosť podstatne zvýšeného dovozu do Únie v budúcnosti.

Atraktívnosť trhu Únie a zacielenie sa na trh Únie

(1119) Spomedzi vývozných trhov, na ktoré sa Čína zamerala, bol trh Únie hlavným vývozným miestom určenia čínskych vyvážajúcich výrobcov a predstavuje 33,1 % celkového čínskeho vývozu BEV vzhľadom na skutočnosť, že trh Únie je najatraktívnejším regiónom pre čínskych vyvážajúcich výrobcov vzhľadom na jeho veľkosť, ľahký prístup, cenové úrovne a jasný plán pre elektrické vozidlá, ako sa vysvetľuje v nasledujúcich odôvodneniach 1120 až 1123.

(1120) Pokiaľ ide o veľkosť trhu Únie, v roku 2023 bolo na trhu Únie zaregistrovaných 1 538 621 BEV, čo predstavuje 14,6 % z celkového počtu registrovaných osobných automobilov ([450]). Naproti tomu uvedená tabuľka poukazuje na veľkosť trhu BEV v iných hlavných krajinách a podiel BEV na celkovom počte registrovaných osobných automobilov.

([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.

Tabuľka 11

Trh BEV v tretích krajinách

Krajina	Trh BEV 2023	% celkových zaregistrovaných osobných vozidiel
USA	1 118 286	7,2 %
UK	314 684	16,5 %
Južná Kórea	156 767	9,0 %
Nórsko	104 589	82,4 %
Austrália	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Turecko	64 515	6,7 %
Švajčiarsko	52 728	20,9 %
Japonsko	43 991	1,7 %
Brazília	19 309	0,9 %
Indonézia	17 062	2,2 %

Zdroj: *PwC - Strategy & „Electric Vehicle Sales Review Q4-2023“ (Stratégia a „prehľad predaja elektrických vozidiel za 4. štvrťrok 2023“)* ([451])

(1121) Pokiaľ ide o prístup na trh Únie, clo EÚ (doložka najvyšších výhod – clo podľa doložky najvyšších výhod) je vo výške 10 %. Naproti tomu všetky ostatné relevantné trhy podliehajú vysokým dovozným prekážkam pre dovoz BEV z Číny. Najmä trh USA, hoci je menší ako trh Únie, stále predstavuje značne veľký trh s viac ako 1 miliónom BEV registrovaných v roku 2023 a v súčasnosti je chránený celkovým clom vo výške 27,5 % (2,5 % clo podľa doložky najvyšších výhod a 25 % „clo podľa článku 301 ([452])“), ktoré platí na dovoz BEV z Číny, pričom v máji 2024 boli uverejnené návrhy na zvýšenie cla podľa článku 301 od augusta 2024 na 100 % ([453]). Turecko okrem toho zaviedlo 40 % dodatočnú colnú sadzbu na dovoz elektrických vozidiel z Číny ([454]) okrem cla podľa doložky najvyšších výhod vo výške 10 %, pričom India má zavedenú 70 % dovoznú daň na elektrické vozidlá s cenou 40 000 USD alebo menej ([455]) a 100 % na vozidlá s cenou nad 40 000 USD ([456]). V januári 2024 Brazília opätovne zaviedla 10 % daň na dovoz BEV, ktorá sa v júli 2024 zvýši na 18 % a do júla 2026 na 35 % ([457]). Trh Únie tak zostáva jediným veľkým, bohatým a vyspelým automobilovým trhom, ktorý je otvorený pre čínsky dovoz.

([451]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4 % 202023 %20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year.

([452]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301 %20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2 %80 %9D%20U.S.%20commerce, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory.

([453]) https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery, https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.

([454]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/.

([455]) https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/.

([456]) https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16.

([457]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/.

(1122) Z hľadiska cien, pokiaľ ide o rovnaké druhy výrobkov, ceny BEV na trhu Únie sú výrazne vyššie ako ceny BEV na čínskom trhu, a preto poskytujú čínskym vyvážajúcim výrobcom príležitosť dosiahnuť vyššie zisky. Jedno z najpredávanejších čínskych áut skupiny BYD Atto 3 malo napríklad od marca 2024 počiatočnú maloobchodnú cenu v Číne 15 358 EUR (119 800 CNY), pričom v Nemecku, ktoré je jeho hlavným európskym vývozným trhom, bola jeho vyvolávacia maloobchodná cena bola viac ako dvojnásobná, a to 31 924 EUR (37 990 EUR s DPH ([458])) ([459]). Podobne aj od marca 2024 sa nový model Polestar 4 od skupiny Geely ponúkal v Číne s vyvolávacou cenou 38 331 EUR (299 000 CNY) pred zľavou, pričom v Nemecku bola jeho vyvolávacia cena 53 109 EUR (63 200 EUR s DPH) ([460]). Okrem toho ceny v Číne klesajú, ako ukazujú nedávne príklady, keď cena modelu 3 spoločnosti Tesla v Číne klesla od januára o viac ako 4 500 USD a spoločnosť NIO v júni znížila svoje ceny o 4 200 USD ([461]). V marci 2024 skupina BYD znížila cenu aj svojho najlacnejšieho modelu Seagull o 5 %. V roku 2023 skupina BYD znížila cenu svojho najpredávanejšieho auta Yuan Plus (v Únii známeho ako Atto 3) o 12 % na čínskom trhu ([462]). Tento pokles cien v Číne predstavuje ďalší stimul pre spoločnosti, aby zvýšili svoj vývoz a uchytili sa na nových trhoch s vyššími cenovými úrovňami, ako je trh Únie.

(1123) Pokiaľ ide o jasný plán pre BEV v Únii, na rozdiel od trhov iných tretích krajín si EÚ stanovila veľmi vysoký cieľ z hľadiska počtu registrácií BEV. Do roku 2035 by tak malo byť 100 % novoregistrovaných áut v Únii (viac ako 9 miliónov áut) s nulovými emisiami, najmä BEV, zatiaľ čo v USA je cieľ stanovený len na 50 %.

(1124) Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1141 a 1142, Čína má už teraz nadmernú kapacitu NEV (BEV a PHEV), ktorú bude vo veľkej miere využívať na vývoz na trh Únie, a to na základe jeho atraktivity v porovnaní s trhmi iných tretích krajín.

(1125) Okrem toho sa počas prešetrovania nachádzalo na trhu Únie najmenej 14 čínskych vyvážajúcich výrobcov, napríklad Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (so značkami Dongfeng a Voyah), Geely ([463]) (so značkami Polestar, Zeeker a Lotus), Great Wall Motors (so značkou Ora), Hongqi, JAC (so značkami JAC a DR), SAIC (so značkami MG a Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell a Zhidou ([464]). Trhový podiel týchto čínskych vyvážajúcich výrobcov sa celkovo zvýšil z 1,9 % v roku 2020 na 7,3 % v období prešetrovania, ako sa vysvetľuje v tabuľke 12.

(1126) Po období prešetrovania veľa čínskych vyvážajúcich výrobcov oznámilo, že majú v úmysle uviesť na trh Únie niekoľko nových modelov BEV, ako aj rozšíriť svoju prítomnosť na trhu Únie, a to vstupom na trh ďalších členských štátov EÚ v krátkodobom výhľade. Tieto oznámenia jasne naznačujú záujem čínskych vyvážajúcich výrobcov o trh Únie. ([465]) Napríklad spoločnosť Xpeng Inc, ktorá je už prítomná v Holandsku, má v pláne vstúpiť v roku 2024 na nemecký a francúzsky trh ([466]). Luxusná značka Voyah spoločnosti Dongfeng, ktorá je už prítomná vo Fínsku, má v pláne vstúpiť v roku 2024 na španielsky a portugalský trh a možno aj na nemecký, francúzsky a taliansky trh ([467]). Spoločnosť Great Wall Motor plánuje rozšíriť svoju prítomnosť v Únii okrem Nemecka na sedem ďalších krajín, ako je Taliansko, Španielsko, Portugalsko, Holandsko, Belgicko, Luxembursko a Rakúsko ([468]). Zeekr, prémiová značka Geely, začala takisto na konci roka 2023 predávať značku Zeekr 001 v Holandsku ([469]).

([458]) Daň z pridanej hodnoty.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ a https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ a 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]) Značka Volvo skupiny Geely nebola počas posudzovaného obdobia dovážaná z Číny.
([464]) Zoznam nie je úplný.
([465]) Zoznam príkladov nie je vyčerpávajúci.
([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) BYD okrem toho pridala k Atto 3, Dophin, Seal, Han, Tang svoj šiesty model BEV na trhu Únie, Seal U ([470]). MG má takisto v pláne uviesť v Únii v roku 2025 model IM L6 ([471]). Spoločnosť NIO plánuje v roku 2025 založiť v Európe lacnejšiu podznačku s názvom kódu Firefly ([472]). Značka HiPhi čínskeho výrobcu prémiových elektrických vozidiel Human Horizons oznámila európske ceny svojich modelov a v roku 2023 začala prijímať predobjednávky s cenami viac ako 100 000 EUR v Nemecku ([473]). BYD okrem toho uviedla, že plánuje značne zvýšiť svoj trhový podiel na trhu Únie zo súčasných 1,1 % na 5 % do roku 2025 ([474]).

(1128) Spoločnosť Transport & Environment ([475]) odhaduje, že trhový podiel čínskych značiek a európskych značiek zakúpených čínskymi spoločnosťami dosiahne trhový podiel 11 % v roku 2024, 14 % v roku 2025 a 20 % do roku 2027 ([476]).

(1129) Na záver, vzhľadom na politiku čínskej vlády podporovať čínskych výrobcov vo vývoze BEV, vysokú príťažlivosť trhu Únie, masívnu nadmernú kapacitu v Číne a významne vysoké voľné kapacity, ako aj na skutočnosť, že objem dovozu BEV z ČĽR od roku 2020 značne vzrástol, to svedčí o tom, že je pravdepodobné, že tento dovoz bude naďalej významne narastať, pričom sa začne vo veľmi krátkom čase a bude pokračovať aj v nasledujúcich rokoch. Za týmto zvýšením budú stáť najmä čínske domáce značky a európske značky zakúpené čínskymi spoločnosťami na úkor výrobného odvetvia Únie, ktoré bude pravdepodobne naďalej strácať svoj trhový podiel.

Pravdepodobný vývoj trhového podielu čínskeho dovozu na trhu Únie

(1130) CCCME tvrdila, že s cieľom posúdiť objem čínskeho dovozu BEV a pravdepodobnosť zvýšenia tohto dovozu v budúcnosti by sa mal posúdiť všetok dovoz BEV z Číny, a najmä vlastný dovoz zo strany výrobného odvetvia BEV v Únii.

(1131) Všetky subvencované dovozy BEV s pôvodom v Číne sú predmetom súčasného prešetrovania bez ohľadu na vlastníctvo konkrétnej spoločnosti. V reakcii na toto tvrdenie Komisia rozdelila celý dovoz z Číny na dovoz čínskych vývozcov prepojených s výrobcami pôvodného zariadenia ICEV v Únii (Renault, BMW a Mercedes-Benz), ktorí prechádzajú na výrobu BEV na trhu Únie, dovoz spoločnosti Tesla a dovoz všetkých ostatných čínskych dovozov, ako sú európske značky, ktoré v minulosti získali čínske spoločnosti (Polestar a MG), čínski výrobcovia pôvodného zariadenia ICEV (BYD, Chery, Dongfeng atď.) a čínske startupy v oblasti výroby elektrických vozidiel (NIO, Xpeng atď.).

(1132) Trhový podiel dovozu čínskych vyvážajúcich výrobcov prepojených s výrobným odvetvím Únie a každého ďalšieho čínskeho dovozu sa na základe registrácie vyvíjal takto:

Tabuľka 12a

Rozdelenie trhového podielu čínskeho dovozu

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Trhový podiel dovozu čínskych vyvážajúcich výrobcov prepojených s výrobcami pôvodného zariadenia ICEV z Únie, ktorí prechádzajú na výrobu BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7] % ()
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]) Skupina odborníkov organizujúca kampane za čistú a udržateľnú dopravu pre všetkých.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Trhový podiel každého ďalšieho čínskeho dovozu	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([477])
Zdroj: *EEA a S&P Global Mobility*

(1133) Z uvedenej tabuľky vyplýva, že z celkového dovozu z Číny trhový podiel na trhu dovozu výrobcov pôvodného zariadenia ICEV z Únie, ktorí prechádzajú na výrobu BEV, hoci sa medzi rokmi 2020 a 2021 zvyšoval, zostal od roku 2021 a obdobia prešetrovania relatívne stabilný, pričom počas obdobia prešetrovania predstavoval [4,7 – 5,7] %, a je teda nižší ako trhový podiel všetkého ostatného čínskeho dovozu, ktorý sa v období prešetrovania zvýšil z 1,9 % v roku 2020 na 7,3 %.

(1134) Komisia takisto stanovila čínsky dovoz počas obdobia prešetrovania na štvrťročnom základe, ako sa uvádza v tabuľke.

Tabuľka 12b

Rozdelenie trhového podielu čínskeho dovozu

	Obdobie prešetrovania			
	Október – december 2022	Január – marec 2023	Apríl – jún 2023	Júl – september 2023
Trhový podiel dovozu čínskych vyvážajúcich výrobcov prepojených s výrobcami pôvodného zariadenia ICEV z Únie, ktorí prechádzajú na výrobu 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] %
Trhový podiel každého ďalšieho čínskeho dovozu	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Zdroj: *S&P Global Mobility*

(1135) Uvedená tabuľka ukazuje, že na štvrťročnom základe sa trhový podiel všetkého ostatného čínskeho dovozu zvýšil počas obdobia prešetrovania v troch zo štyroch štvrťrokov, a to zo 6,8 % v prvom štvrťroku na 8,8 % vo štvrtom štvrťroku, a prevýšil trhový podiel dovozu uskutočneného výrobcami pôvodného zariadenia ICEV z Únie, ktorí prechádzajú na výrobu BEV, a počas obdobia prešetrovania predstavoval [5,6 – 6,8] %.

(1136) Na rozdiel od vysokého počtu oznámení zo strany čínskych vyvážajúcich výrobcov, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1126 a 1127, výrobcovia pôvodného zariadenia ICEV z Únie, ktorí prechádzajú na výrobu BEV, neoznámili žiadne veľké plány na dovoz BEV z Číny. Väčšina z nich má jeden model alebo značku BEV, ktorú dováža z Číny vo významne nižších objemoch v porovnaní s ich výrobou v Únii. Napríklad spoloč185nosť BMW

([477]) Ani EEA, ani S&P Global Mobility neuvádzajú pôvod BEV. Preto na rozlíšenie objemu BEV modelov skupiny Tesla dovezených z Číny od modelov vyrobených v Únii Komisia použila vyplnený dotazník vývozcov, ktorý predložila spoločnosť Tesla, v jej žiadosti o individuálne preskúmanie, ako sa vysvetľuje v odôvodnení (183). Príslušné údaje pre obdobie prešetrovania nie sú okrem toho verejne dostupné, preto Komisia uviedla informácie o trhovom podiele spoločnosti Tesla v rozpätiach. S cieľom chrániť dôvernosť údajov o spoločnosti Tesla musela Komisia nahlásiť príslušné údaje o dovoze čínskych vyvážajúcich výrobcov prepojených s výrobcami pôvodného zariadenia ICEV Únie, ktorí prechádzajú na výrobu BEV aj v rozpätiach, pretože inak by sa údaje spoločnosti Tesla mohli vypočítať odpočítaním. Komisia poskytne presné údaje v konečnom nariadení po tom, ako budú potrebné údaje verejne dostupné.

oznámila, že od roku 2025 prestane dovážať svoj model iX3 BEV, ktorý dovážala z Číny počas posudzovaného obdobia ([478]). Skupina BMW plánuje dovážať z Číny značku MINI Cooper ([479]), skupina Mercedes-Benz značku Smart, skupina Volkswagen značku Cupra a skupina Renault model Dacia Spring. Trhový podiel tohto dovozu je od roku 2021 relatívne stabilný a neočakáva sa, že by sa vo veľmi krátkom čase a v blízkej budúcnosti výrazne zvýšil.

(1137) Okrem toho sa neočakáva, že dovoz spoločnosti Tesla z Číny významne vzrastie, keďže voľná výrobná kapacita spoločnosti Tesla je veľmi nízka, ak vôbec nejaká je. Spoločnosť Tesla plánuje podľa verejných informácií navýšiť svoju výrobnú kapacitu v Číne. Zdá sa však, že Tesla ešte nezískala potrebné regulačné schválenia a nie je jasné, či ich získa ([480]).

(1138) Z uvedeného preto vyplýva, že je pravdepodobné, že v dohľadnej budúcnosti dôjde k zvýšeniu trhového podielu najmä zo strany čínskych značiek. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

5.4. Dostatočná voľne disponibilná kapacita a absorpčná kapacita trhov tretích krajín

(1139) Čínska vláda neposkytla zoznam výrobcov BEV v Číne. Komisia musela preto v tejto súvislosti pristúpiť k verejne dostupným informáciám. Vyplýva z nich, že podľa Bloomberg bolo v roku 2023 približne 100 čínskych výrobcov elektrických vozidiel v Číne, čo je pokles z 500 v roku 2019 ([481]).

a) *Kapacita a voľná kapacita v Číne*

(1140) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 49, do prešetrovania sa prihlásilo 21 skupín vyvážajúcich výrobcov predložením odpovede na účely výberu vzorky. Na základe týchto odpovedí, ako sa uvádza v tabuľke 13, v posudzovanom období mali títo čínski vyvážajúci výrobcovia rastúcu kapacitu a voľnú kapacitu. Počas obdobia prešetrovania dosiahla ich voľná kapacita takmer 2,3 milióna BEV, čo je 1,5-násobok celkovej súčasnej spotreby BEV v Únii za rovnaké obdobie vo výške 1 519 082 kusov, ako sa uvádza v tabuľke 1.

Tabuľka 13

Výroba a kapacita čínskych spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov

Jednotky	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Výroba	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapacita	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	*100*	*145*	*227*	*288*
Voľná kapacita	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	*100*	*92*	*100*	*137*
Miera využitia kapacity	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	*100*	*221*	*286*	*275*

Zdroj: *Odpovede čínskych vyvážajúcich výrobcov na výber vzorky*

([478]) https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/.
([479]) https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/.
([480]) 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.
([481]) https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20 round%20100,from%20roughly %20500 %20in%202019.

(1141) Údaje o výrobe, kapacite a voľnej kapacite na základe spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov sú však neúplné. Z informácií zverejnených Čínskym združením automobilových výrobcov (ďalej len „CAAM“) vyplýva, že celková výroba BEV v Číne bola 5,8 milióna, ako sa uvádza v odôvodnení 1144. Za predpokladu, že čínski výrobcovia BEV, ktorí sa neprihlásili do prešetrovania, mali rovnakú mieru využitia kapacity ako čínski vyvážajúci výrobcovia, ktorí sa prihlásili, bola teda celková kapacita BEV v Číne 9,18 milióna kusov a voľná kapacita 3,34 milióna BEV, čo je 2,2-násobok spotreby BEV v Únii v období prešetrovania.

(1142) Keďže na tých istých výrobných linkách môže výrobca automobilov vyrábať vozidlá ICEV, ako aj BEV, Komisia ďalej analyzovala aj celkovú výrobnú kapacitu osobných vozidiel v Číne na základe verejne dostupných informácií. Z článku zverejnenom China Daily vyplýva, že podľa Čínskeho združenia osobných vozidiel bola výrobná kapacita Číny v prípade osobných vozidiel NEV a ICEV v roku 2021 vo výške 40,89 milióna kusov ([482]). Tlačová agentúra Reuters ďalej v jednom článku uviedla, že podľa Čínskeho združenia osobných vozidiel bola celková výrobná kapacita osobných vozidiel (vozidlá NEV a ICEV) 43 miliónov na konci roka 2022 s mierou využitia výrobnej kapacity vo výške 54,5 % ([483]). Voľná kapacita osobných vozidiel v Číne bola preto 23,4 milióna kusov. Táto voľná kapacita sa dá použiť na výrobu BEV pre trh Únie.

(1143) Okrem toho sa uviedlo, že čínska vláda si uvedomuje nadmernú kapacitu v prípade osobných vozidiel a vykonáva prísnejší režim licencovania na regulačné schválenia, ktoré ovplyvňujú spoločnosti pri vytváraní novej výroby elektrických vozidiel v Číne ([484]). Noví výrobcovia BEV sa však naďalej usadzujú v Číne, napríklad čínsky výrobca inteligentnej spotrebnej elektroniky Xiaomi ([485]).

b) *Výroba v Číne*

(1144) Podľa CAAM ([486]) výroba BEV v Číne významne narastá. Ako je uvedené v tabuľke 14, v období prešetrovania sa v Číne vyrobilo 5 836 000 BEV, čo predstavuje nárast 489 % v porovnaní s rokom 2020, keď bolo vyrobených 991 000 BEV.

Tabuľka 14

Celková výroba BEV v Číne

jednotky	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Výroba BEV v Číne	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	*100*	*279*	*518*	*589*

Zdroj: CAAM

c) *Dopyt v Číne*

(1145) V roku 2023 bol celkový predaj osobných vozidiel v Číne vo výške 26,06 milióna kusov ([487]). V roku 2024 sa očakáva, že predaj osobných vozidiel vzrastie v porovnaní s rokom 2023 o 3,1 % na 26,8 milióna kusov ([488]).

([482]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html.
([483]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/.
([484]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3.
([485]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html.
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html.
([487]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html.
([488]) 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) V roku 2023 bol celkový predaj NEV v Číne (BEV a PHEV) na osobnú prepravu 9,49 milióna ([489]). Očakáva sa, že v roku 2024 predaj NEV vzrastie v porovnaní s rokom 2023 o 20 % ([490]), čím dosiahne 11,4 milióna kusov.

(1147) Predaj BEV (registrácií) bol v období prešetrovania vo výške viac ako 5 miliónov. Podľa CAAM sa okrem toho v Číne predalo a zaregistrovalo približne 87 % vyrobených BEV.

Tabuľka 15

Celkový dopyt v Číne

jednotky	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Registrácie BEV v Číne	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	*100*	*294*	*467*	*547*

Zdroj: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles a InsideEVs, „China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023" (Čína dosiahla v roku 2023 nový rekordný predaj 8 miliónov plug-in automobilov)* ([491])

(1148) Trh BEV v Číne vzrástol v roku 2024 o 20 %, čo sa pretavilo do 6,1 milióna BEV v porovnaní s kapacitou viac ako 9 miliónov BEV. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že domáci trh v Číne nebude schopný absorbovať jeho veľkú voľnú kapacitu.

d) *Vývoz Číny a dostupnosť ostatných vývozných trhov*

(1149) Na základe oficiálnych colných štatistík čínskych orgánov v období prešetrovania Čína vyviezla 1 471 136 BEV (čo predstavuje nárast 659 % v porovnaní s rokom 2020), z toho 486 550 BEV bolo vyvezených do Únie, čo predstavuje nárast 1 343 % v porovnaní s rokom 2020.

Tabuľka 16

Čínsky vývoz BEV

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Celkový čínsky vývoz	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	*100*	*258*	*487*	*759*
Čínsky vývoz do Únie	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% čínskeho vývozu do Únie/celkový vývoz	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Zdroj: *GTA*

(1150) Z uvedenej tabuľky vyplýva, že trh Únie je hlavným vývozným miestom určenia čínskych vyvážajúcich výrobcov, pričom predstavuje 33,1 % celkového čínskeho vývozu BEV. Ďalšími miestami určenia sú Spojené kráľovstvo (10 % celkového čínskeho vývozu), Thajsko (9 % celkového čínskeho vývozu), Filipíny (7 % celkového čínskeho vývozu) a Austrália (6 % celkového čínskeho vývozu).

([489]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html.
([490]) 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.
([491]) https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20 registrations%20in%202023 %20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037 %25 %20market%20share.

(1151) Pomer BEV vyvezených do Únie na celkovom čínskom vývoze vzrástol zo 17,4 % v roku 2020 na 33,1 % v období prešetrovania. Hoci celkový čínsky vývoz BEV vzrástol počas posudzovaného obdobia viac ako šesťnásobne, vývoz do Únie narastal oveľa vyšším tempom, a to viac ako desaťnásobne za rovnaké obdobie.

(1152) Ako sa uvádza v odôvodnení 1120 a v tabuľke 11, trhy USA a Únie sú najväčšími trhmi s osobnými vozidlami po Číne, pričom trh USA je chránený pred dovozom čínskych BEV prostredníctvom vysokých vývozných ciel, ako sa uvádza v odôvodnení 1121. Ďalšie trhy, ako je Spojené kráľovstvo, Japonsko, Kórea, sú relatívne malými trhmi v porovnaní s trhom Únie, ako sa uvádza v tabuľke 11, a preto je absorpčná kapacita trhu týchto tretích krajín obmedzená. Napokon, trhy ostatných tretích krajín, ako je USA a Turecko, majú proti čínskemu dovozu BEV zavedené obchodné prekážky tiež, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1121.

e) *Záver*

(1153) Na základe uvedeného dospela Komisia k záveru, že významné objemy existujúcej nadmernej výrobnej kapacity BEV budú v najbližších mesiacoch a rokoch smerovať na trh Únie. Súčasné nadmerné kapacity a nedostatočná absorpčná kapacita trhov tretích krajín alebo domáceho trhu v Číne naznačujú pravdepodobnosť ďalšieho podstatného zvýšenia subvencovaného čínskeho vývozu do Únie.

5.5. **Cenová úroveň subvencovaného dovozu**

(1154) BEV z Číny, ktoré sa doviezli na trh Únie počas obdobia prešetrovania, boli dovezené za výrazne nižšie ceny, než sú ceny, ktoré účtuje výrobné odvetvie Únie. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1029, Komisia stanovila vážené priemerné rozpätia podhodnotenia ceny na obdobie prešetrovania vo výške 12,7 % na základe typu pre analýzu typu na rovnakej úrovni obchodovania. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1033, predajná cena čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky bola o 30 % nižšia ako vážené priemerné výrobné náklady výrobného odvetvia Únie.

(1155) Vzhľadom na povahu trhu Únie, ktorý je veľmi transparentný a citlivý na ceny, je pravdepodobné, že cenová úroveň subvencovaného dovozu bude pri zvyšujúcich sa objemoch ďalej prenikať na trh Únie a naďalej vyvíjať značný cenový tlak na výrobcov z Únie v čase, keď je výrobné odvetvie Únie obzvlášť zraniteľné, keďže trh prechádza z výroby vozidiel ICEV na BEV.

(1156) Komisia navyše zistila existenciu stlačenia cien. Výrobné odvetvie Únie skutočne počas posudzovaného obdobia predávalo pod výrobné náklady. Značný tlak na ceny vyvolaný subvencovaným dovozom za nízke ceny z ČĽR bránil výrobnému odvetviu Únie vo zvyšovaní svojich predajných cien s cieľom dosiahnuť ziskovosť, čo viedlo k stratám.

5.6. **Úroveň zásob**

(1157) Úroveň zásob čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky je podrobne opísaná v odôvodnení 1017, v ktorom sa uvádza, že na konci obdobia prešetrovania mali čínski vyvážajúci výrobcovia významné zásoby BEV v Únii [4,3 % spotreby na trhu Únie (registrácie) v období prešetrovania alebo približne 19 % počtu registrácií po dovoze z Číny]. Takéto veľké množstvá ľahko dostupných BEV sú zjavne určené na predaj hlavne na trhu Únie.

(1158) V tlači sa už objavili správy o zaplavení BEV dovezenými z Číny a uskladnenými v prístavoch Únie v dôsledku logistických ťažkostí v ďalšej preprave ([492]). Okrem toho boli v máji 2024 v belgických prístavoch nahlásené významné zásoby čínskych BEV od spoločností SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda a Hongqi (130 000 BEV) ([493]).

([492]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. a Li, G., „European ports turned into „car parks“ as vehicle imports pile up“ (Európske prístavy sa menia na parkoviská v dôsledku nahromadeného dovozu vozidiel), *Financial Times*, 9. apríla 2024, https://on.ft.com/43OrRc7.

([493]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers.

(1159) Dostupnosť týchto zásob podčiarkuje bezprostredný charakter hrozby ujmy pre výrobcov z Únie.

5.7. **Predvídateľnosť a bezprostrednosť zmeny okolností**

(1160) V článku 8 ods. 8 základného nariadenia sa uvádza, že „[…] zmena okolností, ktoré by vytvorili situáciu, za ktorej by subvencia spôsobila ujmu, musí byť jasne predvídateľná a bezprostredne hroziaca.“

(1161) Všetky skôr uvedené faktory sa analyzovali a overili vo vzťahu k obdobiu prešetrovania.

(1162) Počas posudzovaného obdobia objem čínskeho dovozu exponenciálne vzrástol, a to viac ako päťnásobne v porovnaní so začiatkom posudzovaného obdobia. Tento dovoz vyvíjal značný cenový tlak, ktorý sa prejavil cenovým podhodnotením a zisteným stláčaním cien. V kontexte rastúcej spotreby výrobné odvetvie Únie počas posudzovaného obdobia neustále strácalo trhový podiel na úkor subvencovaného dovozu z Číny, pričom počas obdobia prešetrovania dosiahlo najnižší bod. V dôsledku toho začalo dochádzať k narušeniu progresívneho prechodu z ICEV na BEV najmä počas obdobia prešetrovania. Ziskovosť, návratnosť investícií a peňažný tok sa v období prešetrovania zhoršili.

(1163) Ak bude tento trend pokračovať, výrobné odvetvie Únie nebude schopné zvýšiť svoju výrobu BEV, ako je to potrebné v rámci prechodu trhu Únie z vozidiel ICEV na BEV, a výrobné odvetvie sa bezodkladne dostane do situácie značnej ujmy. Okrem toho, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1126 a 1127, čínska voľná kapacita pre BEV je najmenej 2,2-násobok spotreby v Únii, ktorú nedokáže absorbovať domáci čínsky dopyt, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1148, ani iný veľký čínsky vývozný trh vzhľadom na vysoké prekážky vstupu a jej veľkosť, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1120 a 1121. Okrem toho dôkazy naznačujú, že čínski vyvážajúci výrobcovia majú vo veľmi blízkej budúcnosti v úmysle ďalej zvyšovať svoju prítomnosť na trhu v kľúčových krajinách EÚ, a to aj uvádzaním nových modelov na trh. Politika čínskej vlády napokon podporuje ďalšie bezprostredné zvýšenie vývozu.

(1164) Z uvedených skutočností a prvkov vyplýva, že subvencovaný dovoz sa bude naďalej zvyšovať a v dôsledku toho je veľmi pravdepodobné, že dôjde k bezprostrednej ujme výrobného odvetvia Únie.

5.8. **Tvrdenia strán**

(1165) Spoločnosť 24 tvrdila, že od niekoľkých výrobcov z Únie sa očakáva, že v nasledujúcich rokoch uvedú na trh cenovo dostupnejšie modely BEV, a preto bude výraznejšia prítomnosť výrobcov z Únie v segmentoch s nižšími cenami vyvíjať tlak nadol na akékoľvek potenciálne zvýšenie trhového podielu čínskych výrobcov. Spoločnosť 24 okrem toho tvrdila, že výrobcom z Únie pomôže v tomto procese tradičná konkurenčná výhoda, ktorú si odvetvie budovalo počas niekoľkých desaťročí úspešnej hospodárskej súťaže v Únii a na celosvetovom trhu osobných vozidiel. Spoločnosť 24 takisto uviedla, že odvetvie výroby osobných vozidiel bolo silne ovplyvnené faktormi, ako je značka a lojalita, ako aj hodnota ďalšieho predaja, a že tieto faktory sú už dlho dôležitými prekážkami pre čínske subjekty, ktoré vstupujú na trh Únie, pričom tomu bude tak aj v budúcnosti. Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že na rozdiel od čínskych vyvážajúcich výrobcov malo výrobné odvetvie Únie silné postavenie na trhu Únie, pokiaľ ide o siete predajcov a popredajné služby, čo uľahčuje predaj na trhu Únie.

(1166) Kým výrobné odvetvie Únie má v úmysle uviesť na trh Únie viac modelov BEV za rôzne ceny, od čínskych vyvážajúcich výrobcov sa očakáva, že sa prispôsobia týmto novým modelom BEV a ponúknu podobné BEV za ešte nižšie ceny, ako to bolo počas obdobia prešetrovania, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1029. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1037, výrobné odvetvie Únie malo tradičnú konkurenčnú výhodu na trhu vozidiel ICEV. V minulosti čínski výrobcovia vozidiel ICEV neboli na trhu Únie úspešní, pretože vozidlá ICEV vyrábané výrobcami z Únie boli technologicky vyspelejšie a na vyššej úrovni ako čínske vozidlá ICEV, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť. Situácia týkajúca sa odvetvia BEV je však iná, keďže výrobcovia z Únie sú stále v prvotných fázach budovania technológie BEV, zatiaľ čo v Číne sa vývoj takejto technológie začal už pred niekoľkými rokmi a medzitým došlo k výraznému pokroku. Pokiaľ ide o lojalitu zákazníkov a značku, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1037, rýchly rast spoločnosti Tesla je jasným príkladom toho, že hodnota značky postavená na autách ICEV alebo jej nedostatok má okrajový význam, pokiaľ ide o úspech a cenovú silu na trhu BEV. Najmä vzhľadom na cieľ EÚ do roku 2035 vozidlá ICEV nahradiť BEV, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1222, je veľmi pravdepodobné, že spotrebitelia zo stredného a z nižšieho segmentu prejdú na lacnejšie čínske BEV. Pokiaľ ide

o obchodné zastúpenie, Číňania sú v procese budovania siete obchodných zastúpení a využívajú výhody online predaja, ktorý sa už v prípade spoločnosti Tesla ukázal ako úspešná stratégia. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

5.9. Záver

(1167) Vzhľadom na analýzu všetkých uvedených skutočností a dôkazov Komisia dospela k záveru, že existuje hrozba značnej ujmy pre výrobné odvetvie Únie, ktorá je jasne predvídateľná a bezprostredná.

(1168) Je pravdepodobné, že súčasnú situáciu výrobného odvetvia Únie, kde nie je možné uskutočniť potrebný predaj na obnovu vysokých investícií potrebných na prechodnom trhu, ešte viac zhorší pokračujúci subvencovaný dovoz BEV z ČĽR, ktorý sa neustále zvyšuje výraznou mierou a pri podhodnotených a znížených cenách, ako aj špecifické zameranie čínskej vlády na trh Únie, keďže trh Únie je jediným veľkým otvoreným svetovým trhom. Toto bezprostredné naplnenie značnej ujmy ďalej ohrozí zvýšenie výroby a predaja BEV výrobného odvetvia Únie v súlade s prechodom trhu Únie z vozidiel ICEV na BEV.

(1169) Okrem toho je zjavné, že sa menia okolnosti, ktoré inak vedú k takémuto bezprostrednému naplneniu ujmy pre výrobné odvetvie Únie. Ako sa uvádza v odôvodneniach 1157 a 1158, čínski vyvážajúci výrobcovia majú veľké množstvo zásob ľahko dostupných BEV v Únii, ktoré sú jednoznačne určené na predaj na trhu Únie. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodneniach 1126 a 1127, veľa čínskych vyvážajúcich výrobcov oznámilo, že majú v úmysle uviesť na trh Únie niekoľko nových modelov BEV, ako aj rozšíriť svoju prítomnosť na trhu Únie, a to vstupom na trh ďalších členských štátov EÚ v krátkodobom výhľade. Tieto oznámenia jasne naznačujú záujem čínskych vyvážajúcich výrobcov o trh Únie. Je veľmi pravdepodobné, že tieto prvky spôsobia výrobnému odvetviu Únie významnú stratu, ak nebudú prijaté žiadne vyrovnávacie opatrenia. Bezprostrednosť takýchto skutočností vedúcich k značnej ujme jasne dokazuje trend klesajúcej ziskovosti, ktorý sa začal pre výrobné odvetvie Únie zhoršovať na konci posudzovaného obdobia, ako aj neustále klesajúce trhové podiely počas posudzovaného obdobia. Všetky tieto prvky podporujú predbežné zistenie hrozby ujmy podľa článku 8 ods. 8 základného nariadenia.

6. PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ

6.1. Vplyv subvencovaného dovozu

(1170) Ako sa uvádza v tabuľkách 2a a 2b, dovoz čínskych BEV a BEV s registráciou po dovoze počas posudzovaného obdobia výrazne zvýšil podiel na trhu Únie. Počas tohto obdobia sa trhový podiel dovozu zvýšil z 3,9 % v roku 2020 na 25 % v období prešetrovania a čínsky podiel registrácií vzrástol z 3,5 % na 22,8 %.

(1171) V odôvodneniach 1023 až 1032 Komisia preukázala, že čínsky dovoz počas obdobia prešetrovania podhodnocoval ceny výrobného odvetvia Únie najmenej o 12,7 %. Komisia takisto uviedla, že čínsky dovoz počas posudzovaného obdobia potláča ceny výrobného odvetvia Únie.

(1172) V dôsledku značného zvýšenia subvencovaného dovozu čínskych BEV za nižšie ceny, ako sú ceny výrobného odvetvia Únie, stratilo výrobné odvetvie v období prešetrovania trhový podiel a nemohlo ani predávať za ceny, ktoré by mu prinajmenšom umožnili pokrytie nákladov. Komisia preto dospela k záveru, že uvedený subvencovaný dovoz mal negatívny vplyv na situáciu výrobného odvetvia Únie.

(1173) Okrem toho, ako sa uvádza v bode 5, existuje mnoho faktorov, ktoré svedčia o tom, že čínski výrobcovia BEV sú rastúcou hrozbou ujmy pre výrobné odvetvie Únie. Čínski výrobcovia BEV majú významné zásoby BEV v Únii, ktoré sú pripravené na predaj na trhu Únie. Okrem toho je v Číne významná a rastúca voľná kapacita, ktorá je dostupná na vývoz. Ako sa uvádza v odôvodnení 1121, USA, jediný ďalší hlavný vývozný trh pre Čínu, uložili opatrenia, ktorými sa jasne naruší zvýšenie dovozu. Únia sa teda stala najpríťažlivejším miestom určenia čínskeho vývozu.

(1174) Okrem toho je jasné, že zvýšenie vývozu do Únie bude pokračovať a v dohľadnej budúcnosti sa ďalej zvýši, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1111 až 1138. Toto bezprostredné zvýšenie vývozu do Únie ešte viac poškodí schopnosť výrobného odvetvia Únie zvýšiť úroveň predaja, udržať si trhový podiel a ochrániť investície tým, že umožní spravodlivú návratnosť investícií.

(1175) Komisia preto predbežne usúdila, že subvencovaný dovoz čínskych BEV spôsobuje výrobnému odvetviu Únie hrozbu značnej ujmy.

6.2. **Ďalšie známe faktory**

(1176) V súlade s článkom 8 ods. 6 základného nariadenia Komisia takisto skúmala, či iné známe faktory, jednotlivo alebo spoločne, dokážu oslabiť príčinnú súvislosť nastolenú medzi subvencovaným dovozom a hrozbou ujmy, ktorej existencia sa predbežne zistila, v tom zmysle, že by táto súvislosť už nebola skutočná a podstatná.

6.2.1. *Dovoz z tretích krajín*

(1177) Okrem dovozu z Číny predstavoval v období prešetrovania dovoz z Južnej Kórey, zo Spojeného kráľovstva, z Mexika, Japonska a zo Spojených štátov amerických trhový podiel viac ako 1 %. Množstvo a podiel dovozu na trhu, ako aj priemerné dovozné ceny z týchto tretích krajín sa posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 17

Dovoz z tretích krajín

Krajina		2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Južná Kórea	Množstvo (v kusoch)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Index	*100*	*126*	*111*	*160*
	Podiel na trhu	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Index	*100*	*78*	*53*	*53*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Index	*100*	*108*	*117*	*128*
Spojené kráľovstvo	Množstvo (v kusoch)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Index	*100*	*197*	*244*	*395*
	Podiel na trhu	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Index	*100*	*121*	*117*	*132*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Index	*100*	*97*	*97*	*96*

Krajina		2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Mexiko	Množstvo (v kusoch)	291	29 090	25 484	31 310
	Index	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Podiel na trhu	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Index	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Index	*100*	*91*	*92*	*100*
Japonsko	Množstvo (v kusoch)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Index	*100*	*81*	*188*	*483*
	Podiel na trhu	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Index	*100*	*49*	*90*	*161*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Index	*100*	*119*	*157*	*156*
USA	Množstvo (v kusoch)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Index	*100*	*50*	*7*	*35*
	Podiel na trhu	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Index	*100*	*31*	*4*	*12*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Index	*100*	*93*	*219*	*192*
Ostatné krajiny	Množstvo (v kusoch)	849	1 332	2 307	1 564
	Index	*100*	*157*	*272*	*184*
	Podiel na trhu	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Index	*100*	*96*	*130*	*61*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Index	*100*	*68*	*87*	*131*
Všetky krajiny okrem ČĽR spolu	Množstvo (v kusoch)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Index	*100*	*119*	*102*	*166*
	Podiel na trhu	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Index	*100*	*73*	*49*	*55*
	Priemerná cena (v EUR/kus)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Index	*100*	*105*	*114*	*123*

Zdroj: *údaje colných orgánov členských štátov*

(1178) Dovoz z Južnej Kórey vzrástol počas posudzovaného obdobia približne z 56 000 približne na 90 000, no ich trhový podiel klesol v období prešetrovania v roku 2020 z 10,2 % na 5,5 %. Priemerné dovozné ceny sa okrem toho zvýšili a boli priemerne nad vývoznou cenou Číny.

(1179) Dovoz zo Spojeného kráľovstva sa počas posudzovaného obdobia zvýšil z 20 000 približne na 77 000. Hoci ich priemerná cena počas tohto obdobia mierne klesla, ich trhový podiel zostal relatívne stabilný a počas posudzovaného obdobia sa nezvýšil nad 5 %. Hoci priemerná dovozná cena zo Spojeného kráľovstva bola mierne pod dovoznou cenou z Číny v roku 2020 (3 %) a 2022 (0,1 %), stále bola nad čínskou dovoznou cenou v roku 2021 (7,8 %) a počas obdobia prešetrovania (4 %).

(1180) Dovoz z Mexika, Japonska a USA predstavoval v období prešetrovania menej ako 2 % trhového podielu. Okrem toho boli priemerné dovozné ceny počas posudzovaného obdobia značne nad priemernou dovoznou cenou čínskeho dovozu (až na Japonsko v rokoch 2020 a 2021).

(1181) Dovoz zo všetkých ostatných krajín bol zanedbateľný.

(1182) Na základe uvedenej analýzy Komisia dospela k predbežnému záveru, že dovoz z iných tretích krajín počas obdobia prešetrovania neoslabil príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a hrozbou ujmy pre výrobné odvetvie Únie.

6.2.2. *Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie*

(1183) Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 18

Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie

	2020	2021	2022	Obdobie prešetrovania
Objem vývozu (v kusoch)	190 101	291 766	454 555	632 256
Index	*100*	*153*	*239*	*333*
Ceny vývozu	42 374	40 082	47 723	47 482
Index	*100*	*95*	*113*	*112*

Zdroj: Eurostat (číselný znak KN 8703 80 10)

(1184) Úroveň vývozu BEV výrobného odvetvia únie počas posudzovaného obdobia vzrástol o 233 %. Išlo o vyššiu mieru nárastu v porovnaní s predajom výrobného odvetvia Únie na trhu Únie, ako sa uvádza v tabuľke 5.

(1185) Priemerná vývozná cena výrobného odvetvia Únie bola nad výrobnými nákladmi, ako sa uvádza v tabuľke 7.

(1186) Dospelo sa preto k predbežnému záveru, že vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie neoslabila príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a zistenou hrozbou ujmy.

6.2.3. *Faktory súvisiace s dopytom*

(1187) K hlavným faktorom, ktoré majú vplyv na dopyt po BEV, patrí čas nabíjania, dostupnosť nabíjacej infraštruktúry, súvisiaci problém obáv z dojazdu a nariadenie o emisiách uhlíka z vozidiel uvedené v odôvodnení 1223.

(1188) Predaj BEV a nabíjacia kapacita BEV sú pozitívne korelované a nabíjacia kapacita BEV je kľúčovým prvkom, ktorý podporuje zvýšenie predaja BEV na trhu Únie.

(1189) Spoločnosť 24 tvrdila, že nedostatočná verejná nabíjacia infraštruktúra je naďalej hlavnou prekážkou zvýšeného využívania BEV spotrebiteľmi v Únii a pôsobila ako významná prekážka pre spotrebiteľský dopyt, čo malo nepriaznivý vplyv na výrobné odvetvie Únie. Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že sa očakáva, že trh BEV v Únii v nadchádzajúcich rokoch značne vzrastie.

(1190) Komisia poznamenala, že spoločnosť 24 poskytla protichodné argumenty, keď na jednej strane tvrdila, že existujú faktory, ktoré pôsobili ako významná prekážka dopytu po BEV v Únii, ako je nabíjacia infraštruktúra, a na druhej strane tvrdili, že dopyt sa rýchlo zvyšuje a očakáva sa, že trh Únie s BEV výrazne vzrastie. Komisia súhlasila s tým, že vzhľadom na ambiciózne ciele, ktoré si Únia stanovila, a na príslušné nariadenia EÚ, je možné predpokladať, že trh Únie s BEV bude v nadchádzajúcich rokoch rýchlo rásť. Pri zohľadnení nedostatku iných vyspelých technológií v oblasti pohonu s nulovými emisiami možno očakávať, že do roku 2035 dosiahne trh s BEV úroveň dnešného celkového trhu osobných vozidiel.

(1191) Komisia okrem toho poznamenala, že došlo k rýchlemu pokroku pri riešení akýchkoľvek prekážok súvisiacich s nabíjaním, či už doma, v súkromnej nabíjacej oblasti (napríklad vo firme alebo na parkovisku), alebo prostredníctvom prístupu k verejnému nabíjaciemu bodu. Množstvo nabíjacej infraštruktúry, verejne prístupnej aj súkromnej, v Únii prudko narastá, či už sa analyzuje podľa inštalovanej kapacity, či počtom nabíjacích miest. Do konca roka 2022 bolo v Únii 475 000 verejných nabíjacích bodov s inštalovanou kapacitou 5,1 kW na každé BEV. Inštalovaná kapacita súkromnej nabíjacej infraštruktúry bola 8,0 kW na každé BEV v Únii. Celková zásoba nabíjacej infraštruktúry v Únii sa do roku 2030 zvýši na 35 miliónov nabíjacích bodov ([494]).

(1192) EÚ okrem toho prijala nariadenie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá ([495]), ktorým sa bude vyžadovať, aby všetky vnútroštátne cesty a diaľnice v Únii boli do roku 2025 vybavené verejnými nabíjacími bodmi v súlade s počtom elektrických vozidiel na cestách v tom čase. Podľa tohto nariadenia by mali byť nabíjacie body k dispozícii na každom 60 km popri hlavných diaľniciach EÚ i) do 31. decembra 2025, pričom každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 400 kW a zahŕňa aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW; ii) do 31. decembra 2027, pričom každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 600 kW a zahŕňa aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW. V nariadení sa tiež stanovujú povinné národné ciele pre vozový park, napríklad požiadavka poskytovať prostredníctvom verejne prístupných dobíjacích staníc celkový výkon aspoň 1 kW na každé batériové elektrické ľahké úžitkové vozidlo.

(1193) Dopyt po BEV na trhu Únie počas posudzovaného obdobia rýchlo vzrástol. V tabuľke 1 sa uvádza, že zjavná, ako aj skutočná spotreba v tomto období vzrástla o viac ako 180 %. Očakáva sa, že pokroky v technológiách batérií budú ďalej zvyšovať dojazd a skracovať čas nabíjania a že dostupnosť verejnej a súkromnej nabíjacej infraštruktúry sa bude naďalej zlepšovať, čím sa postupne odstránia všetky súvisiace obmedzenia dopytu. Vzhľadom na povinné ciele pre emisie nových predajov na trhu Únie (a značné sankcie za nedodržiavanie predpisov) stanovené v nariadeniach EÚ, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 1222 a 1223, sa preto očakáva, že v budúcnosti bude dopyt naďalej rásť.

(1194) Pri prebiehajúcom prechode z vozidiel ICEV na BEV je nevyhnutné, aby bolo výrobné odvetvie Únie schopné zachovať svoje úspory z rozsahu udržiavaním dostatočných objemov predaja a podielov na trhu. To umožní výrobnému odvetviu Únie získať späť svoje náklady a vytvoriť dostatočnú ziskovosť na potrebné investície. To je ešte dôležitejšie v súčasnej fáze, keď sa trh BEV v Únii stále rozvíja a ešte nedozrel.

(1195) Tabuľky 2a a 2b však ukazujú, že výrobné odvetvie BEV v Únii stráca podiel na trhu neudržateľným tempom. Toto posúdenie vykonané v bode 5 ďalej naznačuje, že tieto straty trhového podielu budú pokračovať aj po tomto období až do konca roka 2026. Hoci teda v minulosti mohli mať vplyv práve faktory obmedzujúce dopyt, až nedávny a bezprostredný prienik čínskeho subvencovaného dovozu na trh, ako sa uvádza v bode 6.1, predstavuje v blízkej budúcnosti najväčšiu hrozbu pre výrobné odvetvie Únie pri úspešnom prechode trhu Únie na BEV.

([494]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([495]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

(1196) Vzhľadom na to Komisia predbežne usúdila, že akékoľvek obmedzenia dopytu súvisiace najmä s dostupnosťou nabíjacej infraštruktúry by nezmiernili príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a dočasne zistenou hrozbou ujmy. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

6.2.4. *Konkurencieschopnosť výrobného odvetvia Únie v oblasti BEV*

(1197) CCCME tvrdila, že závislosť výrobcov BEV z Únie od dodávok batérií a iných komponentov z tretích krajín ovplyvnila ich konkurencieschopnosť vo všeobecnosti. CCCME a spoločnosť 24 tvrdili, že nedostatočná vertikálna integrácia výrobcov z Únie a ich závislosť od zdrojov z tretích krajín v prípade batérií má za následok vyššie náklady na batérie a ďalšie výrobné náklady. Okrem toho CCCME a spoločnosť 24 uviedli, že negatívne účinky vyplývajúce z nedostatočnej vertikálnej integrácie zhoršili aj ďalšie faktory, ktoré nesúvisia s dovozom BEV z Číny, ako sú i) prerušenia dodávateľského reťazca v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 a rusko-ukrajinská vojna; ii) zvýšené náklady na suroviny; iii) nedostatok dôležitých komponentov, ako sú polovodiče; a iv) vysoké ceny energií. Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že výrobné odvetvie Únie neinvestovalo čas do dodávateľského reťazca elektrických batérií a zameralo sa na automobily ICEV, kde mali konkurenčnú výhodu, pričom do trhu BEV začali investovať len nedávno.

(1198) Komisia poznamenala, že výhody vertikálnej integrácie sa týkali hlavne skupiny BYD, a nie všetkých čínskych vyvážajúcich výrobcov. Výrobné odvetvie Únie tvoria spoločnosti, ktoré nakupujú batérie na svetovom trhu, a ďalšie spoločnosti, ktoré investujú do výroby batérií. Výrobné odvetvie Únie v skutočnosti neustále zvyšuje výrobnú kapacitu batérií.

(1199) Hoci si čínski vyvážajúci výrobcovia vypracovali výhody v dodávkach batérií a surovín na batérie, tieto výhody okrem toho získali najmä prostredníctvom subvencovania, ako sa uvádza v bode 3.7.2. Údajné konkurenčné výhody preto nezmierňujú príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a hrozbou ujmy.

(1200) Narušenia dodávateľského reťazca a iné faktory zvyšujúce ceny surovín a energie boli celosvetovými problémami, ktoré sa nevzťahovali len na výrobné odvetvie Únie, a preto neexistuje žiadna špecifická konkurenčná nevýhoda pre výrobné odvetvie Únie ako celok. Okrem toho to boli otázky týkajúce sa najmä posudzovaného obdobia a CCCME a spoločnosť 24 netvrdili ani neodôvodnili, do akej miery by takéto faktory vplývali na situáciu výrobného odvetvia Únie v nadchádzajúcich rokoch.

(1201) Vzhľadom na zistenia Komisie v predchádzajúcich odôvodneniach boli preto tieto tvrdenia zamietnuté.

6.2.5. *Hospodárska súťaž medzi vozidlami ICEV a BEV*

(1202) Spoločnosť 24 a CCCME tvrdili, že konkurencia medzi vozidlami ICEV a BEV by sa mala preskúmať ako príčinná súvislosť. CCCME ani spoločnosť 24 však toto tvrdenie ďalej nevysvetlili ani nerozviedli.

(1203) Ciele právnych predpisov Únie v oblasti emisií zabezpečia, že výrobné odvetvie Únie rýchlo prejde na BEV, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1223. Hoci v súčasnosti na trhu Únie existuje medzi vozidlami ICEV a BEV hospodárska súťaž, výroba a predaj ICEV sa budú postupne znižovať súbežne so zvyšovaním výroby a predaja BEV v súlade s emisnými cieľmi EÚ. Preto sa postupne zníži aj konkurencia medzi ICEV a BEV v prospech predaja BEV.

(1204) Komisia sa vzhľadom na uvedené skutočnosti predbežne domnievala, že vplyv hospodárskej súťaže s predajom ICEV by nezmiernil príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a dočasne zistenou hrozbou ujmy. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

6.2.6. *Nedostatočné úspory z rozsahu a startupy*

(1205) CCCME tvrdila, že nedostatok úspor z rozsahu výrobcov BEV z Únie má pravdepodobne za následok vyššie náklady. Ďalej sa tvrdilo, že niektorí výrobcovia z Únie, ako napríklad e.Go, sa spoliehajú na koncepciu mikrozávodov a nemôžu dosiahnuť úspory z rozsahu, aké sa dosahujú v prípade gigatovární a veľkých výrobných zariadení. CCCME okrem toho tvrdila, že niektorí výrobcovia z Únie, napríklad Fisker a e.Go, práve začali s výrobou BEV, a preto by Komisia mala vo svojej analýze zvážiť aj situáciu zavedenia niektorých výrobcov z Únie do výroby.

(1206) Komisia dodržiavala metodiku zváženia faktorov príčinnej súvislosti vo vzťahu k ich vplyvu na celé výrobné odvetvie Únie. Samotná existencia faktorov týkajúcich sa malej časti výrobného odvetvia Únie sa nepovažovala za reprezentatívnu pre výrobné odvetvie Únie ako celok, a preto sa dospelo k predbežnému záveru, že nezmiernila príčinnú súvislosť medzi subvencovaným dovozom a predbežne zistenou hrozbou ujmy. Pokiaľ ide o širšie výrobné odvetvie Únie, Komisia usúdila, že je to práve dovoz z Číny, ktorý ohrozuje budúci vývoj výrobného odvetvia Únie, a to dosiahnuť potrebný rozsah a stať sa v blízkej budúcnosti ziskovým. Tento subvencovaný dovoz bráni výrobnému odvetviu Únie v dosiahnutí potrebných cieľov predaja, aby mohlo primerane zvýšiť výrobu a dosiahnuť úspory z rozsahu. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

6.2.7. *Problémy s dopytom*

(1207) Spoločnosť 24 takisto tvrdila, že výrobné odvetvie Únie nemá kapacitu na to, aby uspokojilo rýchlo rastúci dopyt, ktorý bol prepojený so zelenou transformáciou.

(1208) Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti 24 sa pri prešetrovaní zistilo, že výrobné odvetvie Únie má dostatočnú kapacitu na výrobu BEV a na uspokojenie dopytu na trhu Únie. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1060, keďže využitie kapacity bolo počas obdobia prešetrovania nižšie ako 40 %, dospelo sa k predbežnému záveru, že výrobné odvetvie Únie má dostatočnú výrobnú kapacitu na uspokojenie budúceho nárastu dopytu po BEV a okrem toho je možné zvýšiť kapacitu z výroby vozidiel ICEV na výrobu BEV. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

6.2.8. *Politika EÚ v oblasti biopalív*

(1209) CCCME tvrdila, že EÚ historicky uprednostňovala výrobu bionafty pred výrobou BEV, čo viedlo k nízkej priorite výroby BEV.

(1210) Toto tvrdenie bolo veľmi vágne a neobsahovalo žiadne podrobnosti, ktoré by vysvetlili význam tejto poznámky. Pripomína sa, ako bolo vysvetlené v odôvodnení 1223, že Komisia zaviedla špecifické emisné ciele pre všetky vozové parky nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel pre značky a skupiny na rok 2020 a následné roky. Komisia preto nesúhlasila, že výrobe BEV dala nízku prioritu.

(1211) Komisia okrem toho v bode 5 dospela k záveru, že výrobné odvetvie Únie je bezprostredne ohrozené značnou ujmou v dôsledku subvencovaného dovozu s pôvodom v Číne. CCCME nezdôvodnila, ako by politika EÚ v oblasti biopalív negatívne ovplyvnila situáciu výrobcu BEV z Únie v nadchádzajúcich rokoch. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

6.2.9. *Dovoz výrobného odvetvia Únie z Číny*

(1212) CCCME tvrdila, že dovoz výrobného odvetvia Únie z Číny môže byť faktorom, ktorý spôsobuje hrozbu ujmy výrobného odvetvia BEV v Únii.

(1213) Komisia sa vyjadrila k dovozu spoločností výrobného odvetvia Únie z Číny v odôvodnení 998. Nebolo jasné, na ktoré spoločnosti výrobného odvetvia Únie sa CCCME vo svojom posúdení odvoláva, ani to, ako by takýto dovoz spôsobil v blízkej budúcnosti hrozbu ujmy. V odôvodneniach 1130 až 1138 sa jasne vysvetľuje očakávané množstvo dovozu a vývoj ceny z Číny vo všeobecnosti a dovoz skupín vlastnených Čínou, ako sú BYD, Geely a SAIC. Ako je vysvetlené v tabuľke 12a, dovoz čínskych značiek zvýšil svoj podiel na trhu z 1,9 % v roku 2020 na 7,3 % v období prešetrovania. Dospelo sa k záveru, že hlavnou hrozbou ujmy sú v nadchádzajúcich rokoch skupiny vlastnené Čínou.

(1214) Vzhľadom na uvedené posúdenie a nejasnosti týkajúce sa relevantnosti tohto tvrdenia sa usúdilo, že toto tvrdenie nebolo podložené, a preto bolo zamietnuté.

6.3. Záver

(1215) Komisia identifikovala prepojenie medzi rastúcim dovozom subvencovaného dovozu z ČĽR a hrozbou značnej ujmy.

(1216) Komisia rozlíšila a oddelila účinky všetkých ostatných známych faktorov na situáciu výrobného odvetvia Únie od účinkov subvencovaného dovozu z ČĽR spôsobujúcich ujmu.

(1217) Komisia zistila, že ďalšie identifikované faktory, ako je dovoz z tretích krajín, vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie, faktory súvisiace s dopytom, konkurencieschopnosť výrobného odvetvia Únie, hospodárska súťaž medzi vozidlami ICEV a BEV, nedostatočné úspory z rozsahu a startupy, problémy s dodávkami, politika EÚ v oblasti biopalív a dovoz výrobného odvetvia Únie z Číny, nezmiernili príčinnú súvislosť, a to ani jednotlivo, ani kolektívne. Čínski vyvážajúci výrobcovia využívali počas posudzovaného obdobia určité výhody, ako sú bezpečné dodávky batérií a surovín. Komisia však nedospela k záveru, že v tomto období došlo k značnej ujme. Pri žiadnom z ďalších faktorov sa však nepodarilo preukázať, že tieto faktory predstavujú bezprostrednú hrozbu pre výrobné odvetvie Únie alebo že oslabujú jasnú hrozbu subvencovaného čínskeho dovozu v nadchádzajúcich rokoch.

(1218) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že v prípade neexistencie opatrení predstavuje rastúci dovoz subvencovaného dovozu z ČĽR hrozbu značnej ujmy pre výrobné odvetvie BEV v Únii.

7. ZÁUJEM ÚNIE

(1219) V súlade s článkom 31 základného nariadenia Komisia skúmala, či napriek zisteniu subvencovania spôsobujúceho ujmu môže dospieť k jednoznačnému záveru, že v tomto prípade nie je v záujme Únie prijať vyrovnávacie opatrenia zodpovedajúce celkovej výške napadnuteľných subvencií. Komisia pri stanovení záujmu Únie vychádzala z analýzy všetkých jednotlivých dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobného odvetvia Únie, dovozcov, používateľov, dodávateľov a spotrebiteľov.

(1220) Pripomienky k záujmu Únie zaslala čínska vláda, CCCME, Európske združenie dodávateľov automobilových komponentov (ďalej len „CLEPA“), Nemecké združenie automobilového priemyslu (ďalej len „VDA“), Európske združenie oceliarskeho priemyslu (ďalej len „EUROFER“), spoločnosť 31 a spoločnosť 29.

7.1. Záujem výrobného odvetvia Únie

(1221) Automobilový priemysel zohráva dôležitú úlohu v hospodárstve Únie, keďže poskytuje priame a nepriame pracovné miesta 12,9 milióna ľudí, čo predstavuje 7 % celkovej zamestnanosti v EÚ. Z toho približne 24 % alebo 3,1 milióna sú výrobné pracovné miesta ([496]). Automobilový priemysel je hnacou silou vytvárania hospodárskej hodnoty, konkurencieschopnej zvrchovanosti a spoločenského blahobytu Európy.

(1222) V Európskej zelenej dohode ([497]) Komisia vymedzila cieľ dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050. Tento cieľ sa uzákonil v roku 2021 zverejnením nariadenia 2021/1119 (európsky právny predpis v oblasti klímy) ([498]). Očakáva sa, že k dosiahnutiu tohto zníženia emisií prispejú všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy, v ktorom emisie rastú už od roku 1990. BEV sú preto dôležitým výrobkom, ktorý Únii pomôže dosiahnuť jej ciele v oblasti klímy.

([496]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf.
([497]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.
([498]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

(1223) EÚ takisto zaviedla špecifické emisné ciele pre všetky nové vozové parky osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel pre výrobcov na rok 2020 a nasledujúce roky v nariadení (EÚ) 2019/631, ktoré bolo neskôr zmenené nariadením (EÚ) 2023/851 ([499]). Toto nariadenie je kľúčovou súčasťou európskej politiky ochrany klímy. V nariadení sa uvádza, že od roku 2021 nesmú byť priemerné emisie nových osobných vozidiel registrovaných v Únii vyššie ako 95 g CO_2/km pre celý vozový park EÚ. Ciele sa od roku 2025 sprísnia: od roku 2025 sa preto bude pre vozové parky nových osobných vozidiel registrovaných v Únii vyžadovať zníženie emisií CO_2 o 15 % a od roku 2030 zníženie o 55 %. Do roku 2035 sa bude na vozové parky osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel vzťahovať cieľ zníženia CO_2 o 100 %. Ak príslušný cieľ za celý vozový park nebude splnený, Komisia uloží poplatok za nadmerné emisie vo výške 95 EUR za gram CO_2 navyše na novoregistrované vozidlo.

(1224) Tieto ciele sa dajú dosiahnuť najmä prostredníctvom rastúceho pomeru elektrických vozidiel vo vozovom parku. Cielené znižovanie emisií CO_2 v Únii však predstavuje veľkú výzvu pre celé odvetvie dopravy, pretože elektrifikácia zďaleka presahuje obyčajnú zmenu tepelných hnacích sústav na elektrické hnacie sústavy a vzťahuje sa na celý hodnotový reťazec elektrických vozidiel. Ide o komplexný prechod, ktorý zahŕňa celý reťazec automobilového priemyslu od ťažby, chemických látok až po výrobu elektrických hnacích sústav a sústav akumulátorov, energetiku, zber odpadu z batérií a recykláciu. Z toho vyplýva, že automobilový priemysel prechádza zásadným procesom transformácie.

(1225) Elektrické batérie majú okrem toho strategický význam pre vývoj BEV. Miesto výroby elektrických batérií je pre výrobcov BEV veľmi dôležité. Hoci elektrické články možno prepravovať a odosielať relatívne jednoducho, po ich vložení do modulov a potom do batériových súprav sa tieto operácie stanú výrazne zložitejšími a nákladnejšími. Výrobcovia BEV tak využívajú to, že sa v tejto fáze procesu nachádzajú v blízkosti dodávateľov batérií, alebo ho dokonca vykonávajú vnútropodnikovo. Blízkosť a úzky kontakt s dodávateľmi batérií sú dôležité aj vzhľadom na to, že batérie nie sú výrobkami bežne dostupnými na trhu, ale konštruujú sa skôr podľa špecifikácií výrobcov vozidiel. Veľkosť a funkcie BEV budú napríklad určovať typ batérie, ktorá je potrebná, čo následne ovplyvňuje zloženie zmesi surovín na začiatku procesu (čo opäť vytvára potenciálnu efektívnosť pre vertikálne integrovaných účastníkov trhu). Kým v posudzovanom období boli výrobcovia BEV z Únie závislí od dovozu batérií, najmä z Číny, výrobcovia vozidiel sa zaviazali výrazne investovať do vlastných kapacít na výrobu batérií, pričom väčšina z nich prostredníctvom partnerstiev so špecializovanými subjektmi. Tieto investície sú vo výške niekoľko miliárd eur a dôjde k nim do roku 2030 ([500]).

(1226) Pri prechode na elektrifikáciu je pre výrobcov vozidiel z Únie veľmi riskantné prísť o ziskovosť a trhový podiel v prospech subvencovaného dovozu z Číny, pretože by to znamenalo, že nebudú môcť vykonávať potrebné investície do nových technológií batérií, ktoré zvýšia jazdný dojazd, skrátia čas nabíjania, znížia náklady a zlepšia bezpečnosť, a tak nebudú môcť úspešne dosiahnuť takýto prechod. Čínske spoločnosti na druhej strane boli schopné dosiahnuť úspory z rozsahu v dôsledku veľkého množstva subvencií poskytovaných čínskou vládou a vyvážajú BEV do Únie za nespravodlivé ceny, čím prevzali trhový podiel výrobného odvetvia Únie, ktoré čelí značným stratám a následnej neschopnosti vynakladať požadované investície. Ak je výrobné odvetvie Únie neodvolateľne poškodené v dôsledku subvencovaného čínskeho dovozu, cieľ elektrifikácie sa nesplní, čo môže ohroziť ciele Európskej únie v oblasti klímy.

(1227) Uloženie vyrovnávacích opatrení by výrobnému odvetviu Únie umožnilo spravodlivo konkurovať na trhu a vyrábať a predávať na trhu Únie dostatok BEV, čo by mu umožnilo stať sa v budúcnosti ziskovým. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1078, výrobné odvetvie BEV v Únii je kapitálovo náročným odvetvím, a preto potrebuje čas dosiahnuť úspory z rozsahu, aby mohlo pokryť svoje fixné náklady a byť ziskové. Nastolenie opatrenia by preto chránilo výrobné odvetvie Únie pred intenzívnym a nespravodlivým cenovým tlakom, ktorý by bol inak vyvíjaný čínskym dovozom.

([499]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie (Ú. v. EÚ L 110, 25.4.2023, s. 5).

([500]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1228) Ak sa neuložia vyrovnávacie opatrenia, investície, ktoré výrobné odvetvie BEV v Únii vyčlenilo na prechod na elektrifikáciu, a pracovné miesta v automobilovom sektore uvedené v odôvodnení 1221 by boli ohrozené z dôvodu nekalého obchodu. Výrobné odvetvie Únie by nebolo schopné postupovať v prechode trhu Únie z výroby vozidiel ICEV na BEV z dôvodu cien subvencovaného čínskeho dovozu, ktoré sú nižšie ako ceny výrobcov BEV z Únie. Okrem toho Únia riskuje stratu jedného zo svojich najdôležitejších výrobných odvetví a Únia ako región by mohla zaostať v technológiách a inováciách oproti Číne a USA, čo by mohlo ohroziť splnenie jej cieľov v oblasti klímy.

(1229) Združenie VDA poznamenalo, že obchodné aktivity čínskych spoločností v Číne a v zahraničí podporujú dosahovanie úspor z rozsahu a prispievajú k ziskovosti v oblastiach ako výroba, logistika a výskum a vývoj na celom svete. Podľa VDA tieto vplyvy v existujúcom globálnom svetovom poriadku a obchodnom modeli podporujú aj rozvoj európskeho automobilového priemyslu.

(1230) Spoločnosť 24 tvrdila, že hoci v minulosti od 80. rokov 20. storočia existovali obavy zo vstupu japonských a kórejských výrobcov vozidiel na trh Únie a z ich rastúcich trhových podielov, uvedenie japonských a kórejských výrobkov podnietilo snahy o prispôsobenie, inováciu a efektívnosť na strane výrobcov z Únie. Japonskí a kórejskí výrobcovia okrem toho založili výrobu v Únii, stali sa súčasťou výrobného odvetvia Únie, a tak priamo prispeli k jeho rozvoju a pokroku. Spoločnosť 24 ďalej tvrdila, že to isté možno očakávať od čínskych výrobcov BEV.

(1231) Komisia nesúhlasila s týmto tvrdením, keďže existujú zásadné rozdiely medzi vzostupom kórejských a japonských výrobcov automobilov za posledné roky a súčasnými čínskymi výrobcami pôvodného zariadenia. Najmä kórejskí a japonskí výrobcovia pôvodného zariadenia súperili s automobilmi ICEV s výrobcami pôvodného zariadenia z Únie, ktorí mali dlhodobé skúsenosti a dodávateľské reťazce. Naproti tomu je dominancia Číny vo výrobe elektrických batérií kľúčovým faktorom v hospodárskej súťaži medzi čínskymi výrobcami BEV a výrobcami z Únie. Výrobcovia z Únie v súčasnosti budujú svoje klastre v oblasti batérií pre trh Únie vďaka významným investíciam a nákladom, a preto sú vo veľmi odlišnej situácii v porovnaní s obdobím zvýšeného dovozu vozidiel z Japonska a Kórey. Kórejskí a japonskí výrobcovia museli okrem toho v minulosti vstupovať na trh Únie najmä prostredníctvom obchodného zastúpenia, čo si vyžiadalo vysoké náklady a vybudovanie tohto zastúpenia si vyžadovalo čas. V súčasnosti je však pre čínskych vyvážajúcich výrobcov jednoduchšie dostať sa do kontaktu so spotrebiteľom priamo bez akéhokoľvek sprostredkujúceho obchodníka prostredníctvom online nákupu vozidiel a modelov priameho predaja, ktorých počet narastá. Napokon, výrobcom z Únie v minulosti konkuroval len malý počet kórejských a japonských výrobcov, zatiaľ čo počas obdobia prešetrovania, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1125, bolo na trhu Únie prítomných viac ako 14 čínskych výrobcov BEV. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(1232) Čínska vláda tvrdila, že nie je v záujme Únie uložiť vyrovnávacie opatrenia, keďže výrobné odvetvie BEV v Únii nemá dostatočné kapacity na výrobu BEV na pokrytie celkového dopytu po BEV v Únii.

(1233) Pri prešetrovaní sa zistilo, že výrobné odvetvie Únie má dostatočnú kapacitu na výrobu BEV a uspokojenie dopytu Únie, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1060. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(1234) Komisia zistila, že prechod z výroby ICEV na BEV by bol ohrozený exponenciálnym nárastom subvencovaného dovozu, čo by spôsobilo hrozbu značnej ujmy výrobnému odvetviu Únie. Vystavenie výrobného odvetvia Únie obrovskému nárastu čínskeho dovozu za nespravodlivé ceny, ktorým sa podhodnocujú predajné ceny výrobného odvetvia Únie, a jeho rýchlo rastúce trhové podiely budú mať významný negatívny vplyv na situáciu výrobného odvetvia Únie z hľadiska straty objemu predaja a podielu na trhu, ako aj rýchlo klesajúcej ziskovosti, ktorá povedie k značným stratám, a teda aj stratám investícií. To nevyhnutne povedie k zatvoreniu výrobných prevádzok v Únii a masívnej strate zamestnanosti. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že uloženie opatrení by bolo v záujme výrobného odvetvia Únie.

7.2. **Záujem neprepojených dovozcov**

(1235) Ako sa uvádza v odôvodnení 47, pri prešetrovaní nespolupracoval žiadny neprepojený dovozca. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu neprepojených dovozcov by uloženie vyrovnávacích opatrení nemalo neprimeraný vplyv na neprepojených dovozcov.

7.3. **Záujem používateľov**

(1236) Prešetrovaný výrobok používa niekoľko typov používateľov, najmä lízingové spoločnosti, požičovne vozidiel, spoločnosti spoločného využívania vozidiel, taxislužby a koncoví používatelia.

(1237) Sedem používateľov patriacich do dvoch skupín spoločností sa prihlásilo a predložilo vyplnené dotazníky používateľov, konkrétne spoločnosť 32 a šesť spoločností patriacich do skupiny Leasys. Tieto spoločnosti používali prešetrovaný výrobok a poskytovali ho svojim zákazníkom.

(1238) Spoločnosť 32 predložila neúplne vyplnený dotazník. Komisia zaslala písomné upozornenie na nedostatky, v ktorom požiadala o doplňujúce informácie. Spoločnosť neodpovedala na písomné upozornenie na nedostatky a tvrdila, že je príliš zaťažujúci. Komisia preto neoverila vyplnený dotazník spoločnosti 32. Vo vyplnenej časti dotazníka však spoločnosť 32 uviedla, že ak by sa dokázalo, že čínske subvencie spôsobili umelo nízke ceny BEV v Únii, mohlo by to byť škodlivé pre celý európsky dodávateľský reťazec. Domnievala sa, že ak nekalé praktiky stanovovania cien prostredníctvom vládnej podpory vozidiel vyrobených v Číne poškodzujú životaschopnosť dodávateľov BEV z Únie, sú potrebné spravodlivé recipročné opatrenia na ochranu európskej výroby na zaistenie bezpečnosti dodávok.

(1239) Spoločnosti skupiny Leasys predložili úplné vyplnené dotazníky a Komisia overila dve z nich, ktoré takisto nakupovali BEV z Číny, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 80.

(1240) Komisia zistila, že spolupracujúci používatelia spolu nakúpili menej ako 0,1 % celkového dovozu z Číny, ako aj dovozu z iných krajín a 1 % celkového predaja výrobného odvetvia Únie (na základe registrácie). Počas obdobia prešetrovania nakúpili menej ako 5 % prešetrovaného výrobku z Číny, viac ako 95 % od výrobcov z Únie a zvyšok z iných krajín.

(1241) Obrat a náklady dvoch overených používateľov vytvorené z BEV s pôvodom v Číne predstavovali počas obdobia prešetrovania menej ako 2 % ich celkového obratu a celkových nákladov. Rozpätia ziskovosti overených používateľov za obdobie prešetrovania sa pohybovali medzi jednocifernými až nízkymi dvojcifernými číslami.

(1242) Komisia zistila, že uloženie vyrovnávacích opatrení by malo vplyv na určité nákladové položky súvisiace s BEV s pôvodom v Číne, najmä na odpisy, úrokové náklady a poistenie. Zistilo sa však, vzhľadom na obmedzený podiel týchto nákladových položiek na celkových nákladoch overených používateľov (menej ako 2 %) a veľmi malý podiel BEV z Číny v ich celkových vozových parkoch, že vplyv vyrovnávacích ciel na ich celkové náklady je zanedbateľný. Z analýzy vykonanej Komisiou na základe údajov, ktoré poskytli dvaja overení používatelia za obdobie prešetrovania, vyplynulo, že prípadné zvýšenie nákladov spôsobené uložením vyrovnávacích opatrení by viedlo len k okrajovému zníženiu ich rozpätí zisku a že obe spoločnosti by zostali ziskové. Tento malý vplyv na ziskovosť by sa ďalej zmiernil, ak by mali používatelia možnosť preniesť aspoň časť zvýšenia nákladov na zákazníkov alebo prejsť na alternatívne zdroje dodávok. Dvaja overení používatelia sa takisto domnievali, že uloženie vyrovnávacích opatrení nebude mať významný vplyv na ich finančnú výkonnosť.

(1243) Komisia preto na základe informácií v spise a so zreteľom na názory zainteresovaných strán dospela k predbežnému záveru, že uloženie opatrení by neprimerane ovplyvnilo používateľov.

7.4. **Záujem dodávateľov**

(1244) VDA a CLEPA poznamenali, že čínsky trh ako najväčší automobilový trh na svete je pre dodávateľov a výrobcov automobilového priemyslu kľúčový, aby mohli konkurovať a posilňovať inovačné schopnosti. Tvrdili, že akékoľvek kroky, ktoré by mohli viesť k obmedzeniu prístupu pre dodávateľov a výrobcov automobilového priemyslu z Únie na trh v Číne, by mohli z dlhodobého hľadiska poškodiť inovačné schopnosti a konkurencieschopnosť príslušných odvetví.

(1245) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1253, účelom prešetrovania je obnoviť rovnaké podmienky na trhu Únie. Prešetrovanie sa nevzťahuje na prístup spoločností Únie na čínsky trh a samo osebe nemusí mať za následok menší prístup na trh pre dodávateľov a výrobcov z Únie v Číne. Toto tvrdenie sa preto zamietlo. V každom prípade, ak sa VDA a CLEPA týmto tvrdením odvolávali na možnosť, že Čína by prijala odvetné opatrenia vo forme obmedzeného prístupu spoločností Únie na svoj trh, uvádza sa to v bode 7.6.

(1246) Spoločnosť EUROFER prešetrovanie podporila. Poukázala na to, že automobilový priemysel je hlavným odvetvím spotreby ocele, a preto je budúce zdravie výrobcov BEV z Únie kľúčové aj pre oceliarske odvetvie v Únii. Spoločnosť EUROFER tvrdila, že poškodzujúci dovoz subvencovaných BEV z Číny by mal negatívny vplyv na oceliarske odvetvie Únie. Podľa spoločnosti EUROFER má Únia strategický záujem na udržaní zdravého automobilového odvetvia, na zachovaní oceliarskeho odvetvia Únie a miliónov súvisiacich pracovných miest. Spoločnosť EUROFER tvrdila, že Komisia by mala prijať rýchle opatrenia na zachovanie dobrého zdravia automobilového priemyslu Únie a na zabránenie tomu, aby sa hrozba ujmy naplnila.

(1247) Spoločnosť 29 takisto vyjadrila svoju podporu prešetrovaniu, pričom tvrdila, že vyrovnávacie opatrenia by pomohli obnoviť rovnaké podmienky a spravodlivú hospodársku súťaž medzi výrobcami automobilov a inými zainteresovanými stranami. Tvrdila, že v dôsledku subvencovaného dovozu z Číny sa očakáva pokles trhového podielu výrobného odvetvia BEV v Únii, čo by negatívne ovplyvnilo predaj a zisky spoločností vyrábajúcich vstupné komponenty a ich schopnosť investovať v Únii.

(1248) Spoločnosť 31 takisto vyjadrila svoju podporu prešetrovaniu v nádeji, že to povedie k vytvoreniu rovnakých podmienok v automobilovom priemysle v Únii. Podľa spoločnosti 31 by bolo úsilie o zelenú transformáciu Únie a súvisiace investície a inovácie automobilového priemyslu ohrozené a spoločnosti z Únie by boli nespravodlivo znevýhodnené.

(1249) Komisia na základe toho dospela k predbežnému záveru, že uloženie vyrovnávacích opatrení bolo v záujme dodávateľov v Únii.

7.5. **Vplyv na spotrebiteľov a účinky na ciele v oblasti klímy**

(1250) VDA tvrdila, že na dosiahnutie cieľa EÚ v oblasti mobility bez emisií CO_2 do roku 2035 musí byť na trhu Únie dostatočná ponuka elektrických vozidiel. Nárast cien BEV z Číny by podľa jej názoru mohol sťažiť dosiahnutie tohto cieľa. VDA, ako aj čínska vláda tvrdili, že Komisia by mala zvážiť význam, ktorý Čína zohráva pri transformácii celého európskeho priemyslu, a najmä automobilového priemyslu smerom k uhlíkovej neutralite. Spoločnosť 24 tvrdila, že výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie, ktorá je do značnej miery obmedzená v dôsledku prekážok v domácej a zahraničnej dodávke batérií, nebola dostatočná na to, aby umožnila EÚ splniť jej klimatické ciele v odvetví cestnej dopravy, a preto je EÚ v záujme dosiahnutia svojich cieľov závislá od dovozu BEV, pričom Čína zostáva v tomto smere dôležitým partnerom EÚ. Spoločnosť 24 okrem toho tvrdila, že vyrovnávacie clá by ohrozili dodávku cenovo dostupných BEV spotrebiteľom Únie s nízkym a so stredným príjmom na trhu Únie, čo by v konečnom dôsledku narušilo snahu činnosti EÚ v boji proti existenčnej hrozbe, ktorú predstavuje zmena klímy.

(1251) Cieľom súčasného prešetrovania je zabezpečiť, aby si Únia a čínski výrobcovia BEV konkurovali za rovnakých podmienok, a umožňuje predchádzať ujme výrobcom z Únie, ktorú môže spôsobiť subvencovaný dovoz. Vyrovnávacie clá preto len kompenzujú deformujúce subvencie, obchod však bude naďalej prebiehať. Potenciálne zvýšenie cien pre spotrebiteľov v Únii musí byť v rovnováhe s katastrofálnym účinkom dovozu za nízke ceny na výrobné odvetvie Únie, ktoré bude poskytovať milióny pracovných miest v EÚ, keď trh úplne prejde z vozidiel ICEV na BEV. Zaniknutie automobilového priemyslu Únie by malo mimoriadne negatívny vplyv na trh Únie, keďže by to malo externý vplyv na dodávateľský priemysel s možnou stratou miliónov pracovných miest v Únii.

Pri prešetrovaní sa zistilo, že vzhľadom na obmedzené zvýšenie cien, t. j. ktoré odzrkadľuje nespravodlivé subvencovanie zistené počas tohto prešetrovania, nie je také, aby neprimerane zvyšovalo ceny pre spotrebiteľov, aj keď by sa v plnej miere prenieslo na konečného zákazníka. Očakáva sa však, že aspoň časť zvýšenia cien bude absorbovaná dovozcami. Komisia ďalej poznamenala, že dvojstranné úsilie v boji proti zmene klímy nemôže byť postavené na nespravodlivej hospodárskej súťaži zo strany subvencovaných BEV za nízke ceny, ale malo by byť založené na rovnakých podmienkach, v ktorých spravodlivá hospodárska súťaž a inovácie povedú k zelenej transformácii. Výrobné odvetvie BEV v Únii je nevyhnutné pre ambície EÚ znížiť čisté emisie skleníkových plynov, pre ktoré musí byť zabezpečený dodávateľský reťazec Únie pre vozidlá s nulovými emisiami, aby sa zabezpečilo, že všetky nové autá registrované v Európe budú mať do roku 2035 nulové emisie.

(1252) CCCME predložila ekonomickú analýzu, ktorú vykonali dvaja profesori z univerzity Katholieke Universiteit Leuven a z Centra pre výskum hospodárskej politiky (CEPR). V správe sa dospelo k záveru, že čínsky dovoz BEV je nevyhnutný pre trh BEV v Únii, výrobcov a spotrebiteľov BEV v Únii a Úniu ako celok, keďže tento dovoz je potrebný na udržanie hospodárskej súťaže a inovácií v Únii a na urýchlenie dostupnosti cenovo dostupných BEV pre priemerných spotrebiteľov a zabezpečenie splnenia klimatických cieľov Únie.

(1253) Bez ohľadu na autoritatívnu a objektívnu hodnotu tejto správy Komisia poznamenala, že účelom vyrovnávacích ciel nie je zastaviť dovoz BEV z Číny, ale obnoviť rovnaké podmienky na trhu Únie, ktorý je narušený subvencovaným dovozom z Číny za nízke ceny. Hospodárska súťaž na trhu Únie musí byť spravodlivou súťažou. Úsilie v boji proti zmene klímy nemôže byť postavené na nespravodlivej hospodárskej súťaži zo strany subvencovaných BEV za nízke ceny, ale malo by byť založené na rovnakých podmienkach, v ktorých spravodlivá hospodárska súťaž a inovácie povedú k zelenej transformácii.

(1254) Z tohto dôvodu sa napokon predbežne dospelo k záveru, že klimatické ciele nie sú ohrozené uložením vyrovnávacích opatrení, ale naopak, prispejú k dosiahnutiu týchto cieľov.

7.6. **Riziko odvetných opatrení**

(1255) CLEPA, VDA a spoločnosť 24 tvrdili, že uloženie vyrovnávacích ciel by mohlo viesť k odvetným opatreniam zo strany Číny. CLEPA a VDA tvrdili, že Komisia by mala zvážiť riziko odvetných opatrení a vplyv, ktorý by potenciálne odvetné opatrenia zo strany Číny mohli mať na súčasný obchod s Čínou a investície v Číne.

(1256) Súčasné antisubvenčné prešetrovanie je prešetrovanie založené na faktoch, ktoré je plne v súlade s platnými pravidlami WTO a EÚ. Zakladá sa na dôkazoch existencie veľkého rozsahu napadnuteľných čínskych subvencií, ako aj hrozby ujmy výrobnému odvetviu Únie v dôsledku obrovského nárastu nadmernej čínskej kapacity a rýchlo rastúceho lacného a subvencovaného dovozu BEV do Únie, ako sa vysvetľuje v tomto nariadení. Prešetrovanie nie je určené na kompenzovanie konkurenčnej výhody, ktorú by čínske výrobné odvetvie malo, ani ju nemôže kompenzovať. Jeho cieľom je skôr zabezpečiť, aby Únia a čínski vyvážajúci výrobcovia konkurovali za rovnakých podmienok na trhu Únie.

(1257) Čína a čínski vyvážajúci výrobcovia využívali rozsiahle práva na obhajobu a na účasť na prešetrovaní a na nestranné súdne preskúmanie konečného rozhodnutia bez toho, aby sa museli uchýliť k odvetným opatreniam.

(1258) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že tvrdené riziko odvetných opatrení nepredstavuje prvok, ktorý by bol proti uloženiu vyrovnávacích opatrení.

7.7. **Vzájomná závislosť**

(1259) Čínska vláda tvrdila, že keďže dodávateľské reťazce BEV medzi Úniou a Čínou sú vzájomne závislé a hlboko začlenené do celého hodnotového reťazca, akékoľvek opatrenia by narušili ich stabilitu a kontinuitu, ako aj rast odvetvia BEV v Únii, v Číne a na celom svete.

(1260) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 1253, účelom prešetrovania je obnoviť rovnaké podmienky na trhu Únie. Čínska vláda ďalej nevysvetlila, do akej miery by mali vyrovnávacie opatrenia vplyv na dodávateľské reťazce a ako by takéto opatrenia narušili stabilitu a kontinuitu. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

7.8. Vládne stimuly v Únii

(1261) Čínska vláda tvrdila, že samotná Únia udeľuje subvencie výrobcom z Únie, a poskytla niektoré príklady takýchto subvencií. Čínska vláda preto naznačila, že akékoľvek subvencie poskytnuté čínskym výrobcom BEV by nemali byť vyrovnané.

(1262) Komisia poznamenala, že čínska vláda nezdôvodnila, prečo by skutočnosť, že Únia údajne poskytuje subvencie výrobcom z Únie, mala vplyv na súčasné prešetrovanie. V súlade so základným antisubvenčným nariadením by sa naozaj mali uložiť vyrovnávacie clá v prípade, že subvencovaný dovoz z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie, spôsobí značnú ujmu alebo pri súčasnom prešetrovaní hrozí, že výrobcom z Únie spôsobí značnú ujmu. V tejto súvislosti je nepodstatné, či výrobcovia z Únie dostávajú finančnú podporu od členských štátov alebo orgánov EÚ na výrobu alebo predaj výrobku, ktorý v žiadnom prípade nie je predmetom tohto prešetrovania. Prešetrovanie sa zameriava na hrozbu ujmy v dôsledku subvencovaného čínskeho dovozu do Únie. Čínska vláda ďalej nezdôvodnila, prečo by boli takéto subvencie žalovateľné alebo by spôsobili nepriaznivé účinky pre záujem Číny, čo nie je v žiadnom prípade predmetom tohto prešetrovania. Okrem toho skutočnosť, že samotná EÚ poskytuje subvencie výrobnému odvetviu BEV v Únii, nemá vplyv na predbežné zistenia Komisie, že čínska vláda poskytuje subvencie vyvážajúcim výrobcom BEV, ktoré sú napadnuteľné podľa Dohody WTO o subvenciách a vyrovnávacích opatreniach a základného nariadenia a predstavujú hrozbu ujmy výrobného odvetvia Únie. Na rozdiel od tvrdenia čínskej vlády čínske napadnuteľné subvencie vytvárajú nekalú hospodársku súťaž na trhu Únie, ktorá by len narušila rozvoj výrobného odvetvia BEV v Únii. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

7.9. Účinky subvencií narúšajúce obchod

(1263) Podľa článku 31 ods. 1 základného nariadenia sa musí osobitná pozornosť venovať potrebe vylúčiť vplyv subvencií spôsobujúcich ujmu, ktorý narúša obchod, a obnoviť efektívnu hospodársku súťaž.

(1264) Prešetrovaním sa zistilo, že čínski vyvážajúci výrobcovia predávajú významné množstvá subvencovaných BEV za umelo nízke ceny na trh Únie. Ak by táto situácia pokračovala, čínski vyvážajúci výrobcovia si udržia svoju nespravodlivú konkurenčnú výhodu, čím sa bude ďalej oslabovať už aj tak krehká situácia výrobného odvetvia Únie.

(1265) Komisia v dôsledku toho dospela k predbežnému záveru, že subvencovaný čínsky dovoz by postupom času čoraz viac narúšal obchod a bránil tomu, aby malo výrobné odvetvie Únie rovnaké podmienky.

7.10. Ostatné tvrdenia

(1266) Spoločnosť 24 tvrdila, že uloženie vyrovnávacích opatrení nie je v záujme Únie, keďže i) využitie opatrenia na ochranu obchodu nebolo vhodnou odpoveďou na riešenie systémového problému s dodávkami, ktorému čelí výrobné odvetvie Únie a ktorý vyplýva z nedostatočnej kapacity na výrobu batérií, obmedzenej dostupnosti polovodičov a nedostatočného prístupu k surovinám, čo sú faktory, ktoré obmedzujú rozvoj výrobného odvetvia Únie a nesúvisia s dovozom z Číny; ii) záujem Únie v tejto súvislosti si vyžaduje vykonávanie vedúcej svetovej priemyselnej politiky založenej na zabezpečení prístupu na trh, ktorý je nevyhnutný na podporu rozvoja výrobného odvetvia Únie, pričom uloženie vyrovnávacích opatrení by slúžilo len na obmedzenie tohto vývoja; iii) čínski výrobcovia nakoniec presunú svoju výrobu BEV pre trh Únie do Únie; a iv) uloženie vyrovnávacích ciel predstavuje riziko spustenia reťazovej reakcie, ktorá v konečnom dôsledku poškodí výrobné odvetvie Únie, keďže vlády tretích krajín budú reagovať na zvýšený (odklonený) tok BEV zavedením vlastných opatrení obmedzujúcich obchod zameraných na BEV, pričom by nemuseli nutne rozlišovať medzi dovozom BEV z Únie a z Číny.

(1267) Je potrebné pripomenúť, že účelom súčasného prešetrovania je len obnoviť rovnaké podmienky na trhu Únie. Vyrovnávacie opatrenia sú oprávnené, ak sú splnené podmienky na uloženie vyrovnávacích opatrení ustanovených v základnom nariadení. Uložením vyrovnávacích opatrení sa nevylučuje, že Únia môže prijať iné politické iniciatívy na riešenie rôznych problémov, ktorým čelí výrobné odvetvie Únie. Toto tvrdenie ako také teda neznamená, že vyrovnávacie opatrenia na BEV nie sú v záujme Únie. Pokiaľ ide o prístup na trh Únie, toto prešetrovanie nemá v úmysle zastaviť dovoz BEV z Číny. Okrem toho skutočnosť, či čínski vyvážajúci výrobcovia začnú vyrábať BEV v Únii, nie je relevantná pre súčasné prešetrovanie, ktoré sa zaoberá iba ujmou alebo hrozbou ujmy pre výrobné odvetvie BEV v Únii v dôsledku subvencovaného dovozu z Číny. Okrem toho je tvrdenie týkajúce sa možného začatia prešetrovania na ochranu obchodu, ktorého výsledkom sú opatrenia obmedzujúce obchod proti čínskym BEV dovážaným inými tretími krajinami, čisto špekulatívne. Komisia napokon zdôraznila, že takéto prešetrovania, ak k nejakým dôjde, sa musia začať na základe skutkovej podstaty a potrebných dôkazov prima facie na začatie takýchto prešetrovaní. Tvrdenie spoločnosti 24, že takéto prešetrovania nerozlišujú medzi dovozom z Číny a z Únie, je teda neopodstatnené. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

7.11. Záver o záujme Únie

(1268) Na základe toho Komisia dospela k predbežnému záveru, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody na vyvodenie záveru, že nie je v záujme Únie uložiť vyrovnávacie opatrenia zodpovedajúce celej výške napadnuteľných subvencií na dovoz BEV s pôvodom v ČĽR.

8. REGISTRÁCIA

(1269) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 8, Komisia nariadením o registrácii z vlastnej iniciatívy zaviedla registráciu dovozu BEV. K tomuto kroku pristúpila vzhľadom na možné retroaktívne uplatňovanie vyrovnávacích opatrení podľa článku 16 ods. 4 základného nariadenia. Registrácia dovozu by sa mala ukončiť. V tejto fáze konania nie je možné prijať žiadne rozhodnutie o možnom spätnom uplatnení vyrovnávacích opatrení.

8.1. Pripomienky k registrácii

(1270) Po zverejnení nariadenia o registrácii boli zaslané pripomienky k registrácii od spoločnosti 22, spoločnosti 24, CCCME, spoločnosti Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (ďalej len „Asia Euro Taizhou“) a spoločnosti Tesla. Komisia nepovažuje v tejto fáze za potrebné zaoberať sa týmito pripomienkami. Podľa článku 14 ods. 5 základného nariadenia je registrácia nástrojom, ktorý má Komisia k dispozícii na to, aby nariadila colným orgánom, aby prijali potrebné kroky na registráciu dovozov, ktorá následne umožní uplatniť opatrenia proti týmto dovozom odo dňa tejto registrácie. V článku 14 ods. 5 sa Komisii takisto ponecháva voľnosť pri rozhodovaní o tom, kedy by sa takáto registrácia mala uskutočniť, a umožňuje sa registrácia z vlastnej iniciatívy Komisie. Komisia využila takúto diskrečnú právomoc v nariadení o registrácii.

9. PREDBEŽNÉ VYROVNÁVACIE OPATRENIA

(1271) Na základe záverov, ku ktorým dospela Komisia o subvencovaní, ujme, príčinných súvislostiach a záujme Únie, a v súlade s článkom 15 ods. 1 základného nariadenia by sa malo na dovoz batériových elektrických vozidiel s pôvodom v Čínskej ľudovej republike uložiť predbežné vyrovnávacie clo.

9.1. Predbežné opatrenia

(1272) Na dovoz batériových elektrických vozidiel s pôvodom v Čínskej ľudovej republike by sa mali uložiť predbežné vyrovnávacie opatrenia v súlade s pravidlami uvedenými v článku 12 ods. 1 základného nariadenia, v ktorom sa uvádza, že výška predbežného cla zodpovedá celkovej predbežne zistenej výške napadnuteľných subvencií.

(1273) Na základe toho by mali byť sadzby predbežného vyrovnávacieho cla vyjadrené ako podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, takéto:

Spoločnosť	Predbežné vyrovnávacie clo (%)
Skupina 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 %
Skupina 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 %
Skupina 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 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti (Príloha)	20,8 %
Všetky ostatné spoločnosti	37,6 %

(1274) Sadzby vyrovnávacieho cla pre jednotlivé spoločnosti uvedené v tomto nariadení boli stanovené na základe zistení tohto prešetrovania. Odzrkadľovali preto situáciu, ktorá sa v súvislosti s týmito spoločnosťami zistila počas tohto prešetrovania. Tieto colné sadzby sú uplatniteľné výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v dotknutej krajine, ktorý vyrábajú uvedené právnické osoby. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s osobitne uvedenými subjektmi, by sa mala uplatňovať sadzba cla vzťahujúca sa na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemala by sa na ne uplatňovať žiadna z individuálnych sadzieb vyrovnávacieho cla.

10. **INFORMÁCIE V PREDBEŽNEJ FÁZE**

(1275) Komisia v súlade s článkom 29a základného nariadenia informovala zainteresované strany o plánovanom uložení predbežných ciel. Tieto informácie sa sprístupnili aj širokej verejnosti na webovom sídle GR pre obchod. Zainteresovaným stranám sa poskytli tri pracovné dni na predloženie pripomienok k presnosti výpočtov, o ktorých boli osobitne informované.

(1276) Všetky tri skupiny vyvážajúcich výrobcov zaradené do vzorky sa vyjadrili k správnosti výpočtov subvenčných rozpätí. V odôvodnených prípadoch Komisia opravila výpočet a príslušné subvenčné rozpätia.

(1277) Okrem toho vyvážajúci výrobca spoločnosť Great Wall Motor vyjadril pripomienku k zapísaniu svojho názvu a názvu jeho prepojených strán do zoznamu spolupracujúcich strán nezaradených do vzorky uvedeného v prílohe. Toto bolo opravené.

(1278) Viaceré strany prepojené so skupinami zaradenými do vzorky alebo s výrobcami, ktorých názvy sú uvedené v prílohe v zozname spolupracujúcich spoločností nezaradených do vzorky, Komisiu požiadali, aby do prílohy zapísala aj ich názvy, s odôvodnením, že sú s týmito spoločnosťami prepojené a že začali vyrábať BEV a vyvážať ich do EÚ. Keďže tieto prepojené spoločnosti počas obdobia prešetrovania nevyrábali ani nevyvážali prešetrovaný výrobok, tieto žiadosti boli zamietnuté.

(1279) Všetky ostatné pripomienky doručené po skorom predbežnom poskytnutí informácií sa budú riešiť v konečnej fáze.

11. **ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

(1280) V záujme riadneho úradného postupu Komisia vyzve zainteresované strany, aby v stanovenej lehote predložili písomné pripomienky a/alebo požiadali o vypočutie Komisiou v obchodných konaniach.

(1281) Zistenia týkajúce sa uloženia predbežných ciel sú predbežné a môžu sa v konečnej fáze prešetrovania zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa predbežné vyrovnávacie clo na dovoz nových batériových elektrických vozidiel, určených hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, okrem vozidiel kategórií L6 a L7 podľa nariadenia (EÚ) č. 168/2013 ([501]) a motocyklov, poháňaných (bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies) výlučne jedným alebo viacerými elektrickými motormi, vrátane vozidiel so spaľovacím motorom na predĺženie dojazdu (pomocnou hnacou jednotkou), v súčasnosti patriacich pod číselný znak KN ex 8703 80 10 (kód TARIC 8703 80 10 10) a s pôvodom v Čínskej ľudovej republike do Únie.

2. Sadzby predbežného vyrovnávacieho cla uplatniteľné na čistú frankocenu na hranici Únie pred preclením sú v prípade výrobku opísaného v odseku 1 a vyrobeného ďalej uvedenými spoločnosťami takéto:

Spoločnosť	Predbežné vyrovnávacie clo	Doplnkový kód TARIC
Skupina BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([501]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

Spoločnosť	Predbežné vyrovnávacie clo	Doplnkový kód TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited		
Skupina 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
Skupina 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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti (Príloha)	20,8 %	
Všetky ostatné spoločnosti	37,6 %	8999

3. Uplatňovanie individuálnych colných sadzieb stanovených pre spoločnosti uvedené v odseku 2 je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: *„Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (objem) nových batériových elektrických vozidiel predaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, vyrobila spoločnosť [názov a adresa spoločnosti] [doplnkový kód TARIC] v Čínskej ľudovej republike. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.“* Ak sa takáto faktúra nepredloží, uplatňuje sa clo uplatňované na všetky ostatné spoločnosti.

4. Prepustenie výrobku uvedeného v odseku 1 do voľného obehu v Únii je podmienené zložením zábezpeky, ktorá sa rovná výške predbežného cla.

5. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

1. Zainteresované strany predložia svoje písomné pripomienky k tomuto nariadeniu Komisii do 15 kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Zainteresované strany, ktoré chcú požiadať o vypočutie Komisiou, tak urobia do piatich kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

3. Zainteresované strany, ktoré chcú požiadať o vypočutie úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach, sa vyzývajú, aby tak urobili do piatich kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Úradník pre vypočutie preskúma žiadosti predložené po tejto lehote a ak je to vhodné, môže rozhodnúť, či takéto žiadosti prijme.

Článok 3

1. Colným orgánom sa týmto nariaďuje, aby zastavili registráciu dovozu zavedenú v súlade s článkom 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2024/785.

2. Zhromaždené údaje o výrobkoch, ktoré vstúpili do Únie na účely spotreby najviac 90 dní pred dňom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, sa uchovávajú do nadobudnutia účinnosti prípadných konečných opatrení alebo ukončenia tohto konania.

Článok 4

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 1 sa uplatňuje počas obdobia štyroch mesiacov.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 3. júla 2024.

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Spolupracujúci čínski vyvážajúci výrobcovia nezaradení do vzorky:

Spolupracujúci vyvážajúci výrobca	Prepojení výrobcovia	Doplnkový kód TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Spolupracujúci vyvážajúci výrobca	Prepojení výrobcovia	Doplnkový kód TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	