2024/1866

4.7.2024

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/1866

z dne 3. julija 2024

o uvedbi začasne izravnalne dajatve na uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti subvencioniranemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ([1]), zlasti člena 12 Uredbe,

po posvetovanju z državami članicami,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1. Začetek

(1) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je 4. oktobra 2023 v skladu s členom 10(8) Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti subvencioniranemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), na lastno pobudo začela protisubvencijsko preiskavo v zvezi z uvozom novih akumulatorskih električnih vozil (v nadaljnjem besedilu: akumulatorska električna vozila), konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: zadevna država, LRK ali Kitajska) v Unijo. Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

(2) Komisija je preiskavo začela zato, ker je uvoz akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz LRK subvencioniran in posledično povzroča škodo ([3]) industriji Unije.

(3) Komisija je na podlagi poglobljene analize nedavnega razvoja trga ter ob upoštevanju občutljivosti sektorja električnih vozil in njegovega strateškega pomena za gospodarstvo EU v smislu inovacij, dodane vrednosti in zaposlovanja zbrala tržne informacije iz različnih neodvisnih virov. Te informacije so pokazale obstoj subvencioniranja s strani LRK, ki negativno vpliva na položaj industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji.

(4) Na podlagi takoj dostopnih informacij je bilo zbranih dovolj dokazov o tem, da vlada Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: kitajska vlada) za uvoz akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz LRK zagotavlja subvencije, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi. Z navedenimi subvencijami se je omogočilo hitro povečanje tržnega deleža subvencioniranega uvoza v Uniji, kar škodi industriji Unije.

(5) Razpoložljivi dokazi so pokazali, da obstaja verjetnost znatno povečanega obsega subvencioniranega uvoza po nizkih cenah, ki bi lahko neposredno ogrozil že tako ranljivo industrijo Unije. Zaradi takega povečanja obsega uvoza po nizkih cenah, ki bi predstavljal pomemben tržni delež na hitro rastočem trgu, na katerem so za prehod na popolno elektrifikacijo trga Unije potrebne znatne in trajne naložbe, bi industrija Unije utrpela velike izgube, ki bi lahko hitro postale nevzdržne.

([1]) UL L 176, 30.6.2016, str. 55.
([2]) Obvestilo o začetku protisubvencijskega postopka za uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C/2023/160, 4.10.2023).
([3]) Splošni izraz „škoda“ pomeni znatno škodo za industrijo Unije, grožnjo znatne škode za industrijo Unije ali znatno zaostajanje pri ustanavljanju take industrije, kot je določeno v členu 2, točka (d), osnovne uredbe.

(6) Ker je Komisija v teh posebnih okoliščinah razpolagala z zadostnimi dokazi, ki kažejo na obstoj subvencioniranja, grožnjo škode in vzročno zvezo, ki so pogoj za začetek protisubvencijske preiskave, se je v skladu s členom 10(8) osnovne uredbe odločila, da bo to preiskavo začela, ne da bi prejela pisno pritožbo, ki bi jo vložila industrija Unije ali bi se vložila v njenem imenu.

(7) Pred začetkom protisubvencijske preiskave je Komisija kitajsko vlado obvestila, da namerava začeti postopek po uradni dolžnosti v zvezi z uvozom novih akumulatorskih električnih vozil iz LRK, in jo povabila na posvetovanje v skladu s členom 10(7) osnovne uredbe. Kitajska vlada je sprejela povabilo na posvetovanje, ki je potekalo 2. oktobra 2023. Njene pripombe so se med posvetovanjem ustrezno upoštevale. Sporazumne rešitve kljub temu ni bilo mogoče doseči.

1.2. **Registracija**

(8) Komisija je na lastno pobudo z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2024/785 z dne 5. marca 2024 (v nadaljnjem besedilu: uredba o registraciji) ([4]) uvedla obveznost, v skladu s katero je treba od 7. marca 2024 uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Kitajske registrirati.

1.3. **Obdobje preiskave in obravnavano obdobje**

(9) Preiskava subvencioniranja in škode je zajemala obdobje od 1. oktobra 2022 do 30. septembra 2023 (v nadaljnjem besedilu: obdobje preiskave ali OP). Preučitev trendov, pomembnih za oceno škode, je zajemala obdobje od 1. januarja 2020 do konca obdobja preiskave (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

1.4. **Zainteresirane strani**

(10) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani pozvala, naj vzpostavijo stik z njo, če želijo sodelovati v preiskavi. Poleg tega je o začetku preiskave posebej obvestila znane proizvajalce Unije, znane proizvajalce izvoznike, kitajsko vlado, znane uvoznike, dobavitelje in uporabnike, pa tudi združenja, za katera je znano, da jih to zadeva, ter jih povabila k sodelovanju.

(11) V skladu s členom 11(11) osnovne uredbe so bili k sodelovanju s Komisijo pozvani tudi proizvajalci podobnega izdelka v Uniji.

(12) Več proizvajalcev Unije je od Komisije zaradi tveganja znatnega škodljivega učinka v obliki povračilnih ukrepov zahtevalo, da ohrani zaupnost njihove identitete (v nadaljnjem besedilu: anonimnost ali anonimna obravnava). Komisija je posamično preučila utemeljenost vseh zahtevkov za anonimnost. Ugotovila je, da so družbe zahtevke ustrezno utemeljile v smislu člena 29(1) osnovne uredbe in da v vsakem posameznem primeru obstajajo dokazi o znatni možnosti povračilnih ukrepov. Komisija je zato odobrila zahteve, da se identiteta teh družb ne razkrije.

(13) Drugi proizvajalci Unije, ki so pristali na sodelovanje, niso zahtevali anonimnosti. Po mnenju Komisije je obstajalo tveganje, da bi se identiteta proizvajalcev Unije, ki so zahtevali anonimno obravnavo in svoj zahtevek ustrezno utemeljili, ugotovila na podlagi sklepanja. Da bi se identiteta proizvajalcev Unije, ki so zahtevali anonimnost, dejansko obravnavala zaupno, je bila anonimna obravnava zagotovljena vsem proizvajalcem Unije.

(14) Anonimnost je zahtevalo tudi več zainteresiranih strani, ki niso proizvajalci Unije (kot so dobavitelji in uvozniki), pri čemer so navedli, da obstaja tveganje znatnega škodljivega učinka v obliki povračilnih ukrepov. Komisija je prejete zahtevke skrbno analizirala in presodila, da so jih vse zadevne strani ustrezno utemeljile v smislu člena 29(1) osnovne uredbe. Anonimna obravnava je bila zato odobrena tudi zadevnim zainteresiranim stranem.

([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/785 z dne 5. marca 2024 o uvedbi obvezne registracije na uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 2024/785, 6.3.2024).

(15) Kitajska vlada je Komisijo pozvala, naj pojasni dejstva in dokaze, na katerih temelji trditev proizvajalcev Unije o obstoju tveganja povračilnih ukrepov in na podlagi katerih je bila nekaterim proizvajalcem Unije odobrena zaupnost. Kitajska vlada je od Komisije zahtevala tudi, naj ji posreduje informacije, ki so jih proizvajalci Unije predložili v zahtevkih za zaupno obravnavo svojih imen. Trdila je tudi, da kljub temu, da naj bi se domnevno tveganje povračilnih ukrepov nanašalo nanjo, ni imela možnosti predložiti pripomb o odobritvi anonimnosti proizvajalcem Unije in domnevni ustrezni utemeljitvi zahtevkov za zaupnost, ki so jih predložili proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije. Kitajska vlada je poleg tega trdila, da je bila odobritev anonimnosti proizvajalcem Unije, ki tega niso zahtevali, neskladna s pravili Svetovne trgovinske organizacije (STO) in v nasprotju s členom 29(1) osnovne uredbe, saj je odobritev anonimnosti pogojena z ustrezno utemeljitvijo, ki jo predložijo zadevni proizvajalci. Kitajska gospodarska zbornica za uvoz in izvoz strojev in elektronskih izdelkov (v nadaljnjem besedilu: CCCME) je trdila, da je bila zaupnost proizvajalcem Unije odobrena v nasprotju s členom 29(1) osnovne uredbe, saj Komisija ni dokazala, da so bili zahtevki ustrezno utemeljeni.

(16) Komisija je menila, da je v zvezi s tem že predložila zadostne informacije v obvestilu, priloženem spisu, z dne 25. oktobra 2023, ([5]) katerega vsebina je v celoti navedena v tej uvodni izjavi. V njem je bilo pojasnjeno, da so proizvajalci Unije trdili, da obstaja tveganje znatnega škodljivega učinka v obliki povračilnih ukrepov. Komisija je menila, da bi se lahko z razkritjem nadaljnjih podrobnosti o dejstvih in dokazih, s katerimi so podprte trditve posameznih proizvajalcev Unije, na podlagi sklepanja ugotovila identiteta sodelujočih proizvajalcev Unije, in sicer zaradi majhnega števila skupin, ki proizvajajo akumulatorska električna vozila na trgu Unije, ter velike količine javnih in naročniških informacij o teh skupinah. Komisija zato vloženih zahtevkov za anonimnost ni mogla dati na voljo v nobeni obliki. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 13, je morala Komisija anonimnost odobriti tudi proizvajalcem Unije, ki je niso zahtevali, da bi zaščitila identiteto proizvajalcev Unije, ki so zahtevali zaupno obravnavo svoje identitete in zahtevek ustrezno utemeljili, saj bi bilo mogoče njihovo identiteto ugotoviti na podlagi sklepanja. Navedene zahteve in trditve so bile zato zavrnjene.

(17) Kitajska vlada je trdila, da nezaupni spis preiskave ni vseboval informacij ali dokazov o tem, da bi se proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije v sedemdnevnem roku registrirali kot zainteresirane strani. Poleg tega je zbornica CCCME navedla, da je dejstvo, da informacije o registraciji niso bile zagotovljene in da sodelovanje proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije ni bilo pojasnjeno, v očitnem nasprotju z načinom obravnave obrazcev za registracijo in korespondence ter informacij kitajskih proizvajalcev izvoznikov, ki so bili takoj vključeni v nezaupni spis. Zbornica CCCME je navedla tudi, da to pomeni poseg v njeno pravico do obrambe in predložitve ustreznih pripomb o podpori industrije Unije v preiskavi.

(18) Komisija je opozorila, da v skladu z obvestilom o začetku ([6]) takega sedemdnevnega roka, v katerem bi se morali proizvajalci Unije ali druge strani registrirati kot zainteresirane strani, ni bilo. Sedemdnevni rok, na katerega se po razumevanju Komisije sklicuje kitajska vlada, se nanaša na rok, v katerem so morali proizvajalci Unije predložiti obrazec za vzorčenje. V zvezi s tem je Komisija opozorila, da se proizvajalci Unije, ki predložijo informacije v zvezi z vzorčenjem, v skladu s točko 5.6 obvestila o začetku obravnavajo kot zainteresirane strani od trenutka, ko predložijo take informacije. Tako je bilo tudi v tej preiskavi.

(19) Poleg tega v nasprotju s proizvajalci Unije, ki jim je bila odobrena anonimnost, anonimnosti ni zahteval noben kitajski proizvajalec izvoznik. Informacije v zvezi z registracijo in sodelovanjem proizvajalcev Unije, navedene v nezaupnem spisu, zato niso primerljive z ustreznimi informacijami, ki so bile na voljo kitajskim proizvajalcem izvoznikom. Ker je treba nezaupne informacije, ki jih zagotovijo strani, ki jim je bila odobrena anonimnost, najprej temeljito preveriti, da bi se zagotovila ohranitev anonimnosti, so bile te informacije v nezaupni spis namreč vključene z manjšim zamikom. Zainteresirane strani so imele kljub temu dovolj časa za predložitev pripomb o zadevnih dokumentih, potem ko so bili ti vključeni v nezaupni spis, zato pravica do obrambe ni bila kršena. Kot je v zvezi s podporo industrije Unije pojasnjeno v uvodni izjavi 45, pojem podpore industrije Unije v preiskavi po uradni dolžnosti ni pomemben.

([5]) t23.005006.

([6]) Sklic v opombi 2 zgoraj.

(20) Zainteresirane strani so imele možnost, da podajo pripombe glede začetka preiskave in zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih. Službe Komisije so zaslišale kitajsko vlado, zbornico CCCME, skupino Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: Tesla), družbo Smart Europe GmbH (v nadaljnjem besedilu: Smart), družbo 24, družbo 22 in družbo Green World Mobility B.V. (v nadaljnjem besedilu: Green World Mobility) ([7]).

(21) Zbornica CCCME je trdila, da je Komisija ovirala njeno pravico do obrambe, saj ji je status zainteresirane strani podelila z neupravičeno zamudo in pretirano podrobno preučila pooblastila, s čimer je zbornici CCCME naložila obsežno upravno breme.

(22) V tem primeru je zbornica CCCME 10. oktobra 2023 pridobila status zainteresirane strani. Zbornica CCCME je bila pozvana, naj dokaže, da zastopa družbe, katerih dejavnosti so objektivno povezane z izdelkom v preiskavi. Komisija je torej skrbno ocenila dokumente o pooblastilih, ki so jih proizvajalci izvozniki zagotovili zbornici CCCME. Sklenila je, da zaradi te ocene uveljavljanje pravice zbornice CCCME do obrambe ni bilo ovirano, saj je imela zbornica CCCME dovolj priložnosti za predložitev pripomb v začasni fazi preiskave. Zlasti je bilo odobreno podaljšanje roka za predložitev pripomb o začetku preiskave, da bi imela zbornica CCCME na voljo enako časa za predložitev pripomb kot druge zainteresirane strani. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

1.5. **Vzorčenje**

(23) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 27 osnovne uredbe.

1.5.1. *Vzorčenje proizvajalcev Unije*

(24) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in v primeru potrebe po vzorčenju izbrala vzorec, je vse proizvajalce Unije pozvala, naj predložijo informacije, določene v obvestilu o začetku.

(25) Zahtevane informacije je predložilo več proizvajalcev Unije, ki so se strinjali z vključitvijo v vzorec.

(26) V skladu s členom 27 osnovne uredbe je izbor vzorca temeljil na največjem reprezentativnem obsegu prodaje in proizvodnje podobnega izdelka v Uniji v obdobju preiskave. Komisija je upoštevala tudi geografsko porazdelitev proizvajalcev Unije znotraj Unije in zagotovila vključitev širokega nabora modelov akumulatorskih električnih vozil. Začasni vzorec je zajemal štiri proizvajalce Unije. Vzorčeni proizvajalci Unije so predstavljali 38 % obsega prodaje in 34 % celotnega obsega proizvodnje industrije Unije v obdobju preiskave. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o začasnem vzorcu.

(27) Komisija je pripombe o začasnem vzorcu in sodelovanju proizvajalcev Unije prejela od družbe 21, kitajske vlade in zbornice CCCME.

(28) Kitajska vlada je trdila, da v glavi obrazcev za vzorčenje ni bilo tako imenovanega datuma shranitve, ki je bil sicer naveden v obrazcih za vzorčenje kitajskih proizvajalcev izvoznikov. Poleg tega so kitajska vlada, zbornica CCCME in družba 21 navedle, da niso mogle predložiti pripomb o vzorcu proizvajalcev Unije in navzkrižno preveriti informacij, ki jih je predložila Komisija, ker identiteta proizvajalcev Unije ni bila razkrita in ker niso bile zagotovljene podrobnosti o merilih za vzorčenje, ki jih je uporabila Komisija. Kitajska vlada je zato Komisijo pozvala, naj: (i) pojasni, koliko proizvajalcev Unije se je pravočasno registriralo kot zainteresirane strani v preiskavi in v njej sodelovalo; (ii) navede, koliko sodelujočih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije ni bilo članov Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov (v nadaljnjem besedilu: ACEA); (iii) pojasni, ali so družbe 2, 4, 6, 10, 23 in 25 predložile obrazce za vzorčenje in zakaj njihovi obrazci za vzorčenje niso bili

([7]) Zaslišanje s kitajsko vlado je potekalo 10. oktobra 2023, 31. oktobra 2023 in 23. novembra 2023, z zbornico CCCME 11. aprila 2024, s skupino Tesla 30. oktobra 2023 in 12. aprila 2024, z družbo Smart 8. novembra 2023, z družbo 24 22. novembra 2023, z družbo 22 5. decembra 2023 in 11. aprila 2024, z družbo Green World Mobility pa 15. aprila 2024.

vključeni v nezaupni spis preiskave – to je zahtevala tudi zbornica CCCME, pri čemer se je njena zahteva nanašala tudi na družbi 30 in 31; (iv) pojasni, ali katera od vzorčenih družb pripada isti skupini; (v) pojasni, ali je v zvezi z vzorčenimi proizvajalci Unije uporabila načelo enega samega gospodarskega subjekta in ali so morale ustrezne informacije predložiti vse strani, povezane z vzorčenimi proizvajalci; (vi) pojasni, kakšno vlogo je imela vključitev modelov pri izboru vzorca in kako so modeli povezani z domnevnimi „segmenti“, saj so bili za kitajske proizvajalce izvoznike kot merilo za vzorčenje uporabljeni neopredeljeni „segmenti“; (vii) pojasni, ali so bili proizvajalci Unije z največjim obsegom proizvodnje in prodaje v obdobju preiskave vključeni v vzorec ali ne, in v primeru njihove nevključitve obrazloži, na kakšni podlagi in iz katerih razlogov se je odločila, da teh družb ne bo vključila v vzorec; (viii) pojasni težo in ustreznost vseh meril, uporabljenih pri izboru vzorca proizvajalcev Unije.

(29) Nekatere od teh informacij je med preiskavo zahtevala tudi zbornica CCCME. Družba 21 je trdila, da bi bilo treba v vzorec vključiti še enega proizvajalca Unije, da bi lahko Komisija škodo preučila objektivno, na podlagi pozitivnih dokazov in ob upoštevanju splošne ustreznosti meril, ki jih je predložila v zvezi z izborom vzorca.

(30) Komisija je navedla, da je datum shranitve, naveden v dokumentih iz nezaupnega spisa preiskave, samodejno ustvarila aplikacija TRON.tdi, ki jo Komisija in zainteresirane strani uporabljajo v preiskavah trgovinske zaščite. Vendar so sodelujoči proizvajalci Unije zaradi anonimnosti, ki jim je bila odobrena, obrazce za vzorčenje predložili po elektronski pošti in ne prek platforme TRON.tdi, kot so to storili kitajski proizvajalci izvozniki. Poleg tega so bili vsi vprašalniki za izbor vzorca, ki so jih izpolnili predstavniki industrije Unije, v nezaupni spis vključeni v stisnjeni datoteki po izvedbi temeljitega pregleda, namenjenega ohranitvi zaupnosti sodelujočih proizvajalcev Unije. Aplikacija TRON.tdi ne omogoča vnosa datuma shranitve v stisnjeno datoteko. Datum shranitve na obrazcu za vzorčenje proizvajalcev Unije zato ni viden.

(31) Komisija je ugotovila, da so bili vsi obrazci za vzorčenje, ki so jih predložili proizvajalci Unije, v nezaupni spis preiskave vključeni 30. oktobra 2023 ([8]). Kot je navedeno v nezaupnem spisu, so proizvajalci Unije obrazce za vzorčenje predložili med 11. in 13. oktobrom (na podlagi kratkega – dvodnevnega – podaljšanja roka, ki je bilo nekaterim proizvajalcem Unije odobreno zaradi zapletenosti obrazca za vzorčenje). Vendar je Komisija te obrazce v nezaupni spis vključila po tem, ko se je prepričala, da v nezaupnih različicah izpolnjenih vprašalnikov za izbor vzorca ni nenamerno razkrita identiteta proizvajalcev Unije, ki jim je bila odobrena anonimnost, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 12, 13 in 14. Ker je bila proizvajalcem Unije odobrena anonimnost, Komisija poleg tega ni mogla razkriti, ali so vzorčeni proizvajalci Unije pripadali isti skupini in ali so bili člani združenja ACEA, saj bi bila s tem lahko razkrita identiteta zadevnih subjektov in ogrožena njihova anonimnost.

(32) Komisija iz istih razlogov ni mogla razkriti niti tega, ali so bili v vzorec vključeni proizvajalci Unije z največjim obsegom proizvodnje in prodaje. Kljub temu je opozorila, da člen 27 osnovne uredbe ne določa, da bi bilo treba izbrati izključno proizvajalce z največjim obsegom proizvodnje in prodaje, in ne vsebuje razvrstitve meril, navedenih v njem. Namen navedenega člena je zagotoviti, da Komisija izbere najbolj reprezentativen vzorec, ki ga je mogoče z uporabo teh meril razumno preiskati v razpoložljivem času. V tej preiskavi je bil vzorec izbran povsem v skladu s to utemeljitvijo, pri čemer so se upoštevale posebnosti tega primera.

(33) Komisija je zagotovila tudi reprezentativnost vzorca, saj je vanj vključila širok nabor modelov akumulatorskih električnih vozil, ki bi jih bilo mogoče primerjati z vidika Unije in izvoza. Kar zadeva vprašanje, ali je Komisija v zvezi z vzorčenimi proizvajalci Unije uporabila načelo enega samega gospodarskega subjekta in ali so morale ustrezne informacije predložiti vse strani, povezane z vzorčenimi proizvajalci, je Komisija opozorila, da se načelo enega samega gospodarskega subjekta uporablja za izvoznike pri izračunu cene izvoza prek trgovcev/uvoznikov s sedežem v tretjih državah, zato ni jasno, kaj je kitajska vlada s tem vprašanjem zahtevala. Poleg tega je bilo v obrazcu za vzorčenje proizvajalcev Unije navedeno, da je treba obrazec za vzorčenje predložiti na ravni proizvodnega pravnega subjekta in ne na ravni skupine. Obrazec za vzorčenje je torej moral predložiti vsak proizvodni pravni subjekt v Uniji.

([8]) Sklic t23.005111.

(34) Komisija je po skrbni analizi vseh pripomb zaključila, da je vzorec skladen s pravom EU in STO. Vzorec je ustrezno predstavljal proizvajalce podobnega izdelka v Uniji. Komisija je na začetku opozorila, da so ustrezne določbe o vzorčenju določene v členu 27 osnovne uredbe. Ustrezne določbe zagotavljajo široko diskrecijsko pravico pri izboru vzorca v skladu z ustreznimi merili, navedenimi v njih. Natančneje, v členu 27(2) osnovne uredbe je jasno določeno, da „končni izbor strank […] izvede Komisija“. Komisija je poleg tega opozorila, da Sporazum STO o subvencijah in izravnalnih ukrepih (v nadaljnjem besedilu: Sporazum SCM) ne vsebuje določb o vzorčenju, kar ponovno potrjuje široko diskrecijsko pravico Komisije v zvezi s tem. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 26, je predlagani vzorec na podlagi informacij iz izpolnjenih vprašalnikov za izbor vzorca zajemal proizvajalce, ki so v obdobju preiskave predstavljali 38 % obsega prodaje in 34 % obsega proizvodnje v Uniji. Komisija je menila, da sta ti odstotni vrednosti reprezentativni v skladu s členom 27 osnovne uredbe. Metodologija vzorčenja je bila podrobno pojasnjena v obvestilu o začasnem vzorcu z dne 30. oktobra 2023.

(35) Komisija je za zagotovitev čim večje reprezentativnosti proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil v Uniji poleg obsega upoštevala tudi njihovo geografsko porazdelitev znotraj Unije in zagotovila, da je bil vključen širok nabor modelov akumulatorskih električnih vozil. Tako kot v drugih protisubvencijskih preiskavah je bila geografska porazdelitev upoštevana zato, da bi se potrdila reprezentativnost vzorca v skladu s členom 27 osnovne uredbe.

(36) Komisija je v skladu z diskrecijsko pravico, ki jo ima pri izboru končnega vzorca, upoštevala tudi širok nabor modelov akumulatorskih električnih vozil, da bi zagotovila visoko raven reprezentativnosti pri njihovi primerjavi z ustreznimi modeli, ki jih izvažajo kitajski proizvajalci izvozniki.

(37) Komisija je torej presodila, da je vzorec reprezentativen (tudi v smislu geografske porazdelitve), večjega vzorca pa v razpoložljivem času ni bilo mogoče ustrezno preiskati. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(38) Zbornica CCCME je trdila, da nezaupni odgovori, ki so jih proizvajalci Unije zagotovili v obrazcih za vzorčenje, niso skladni s členom 29(2) osnovne uredbe, saj proizvajalci Unije niso odgovorili na vsa vprašanja, vključena v obrazce za vzorčenje. Natančneje, zbornica CCCME je navedla, da je družba 11 odgovorila le na pet od 22 vprašanj, vključenih v obrazec za vzorčenje. Navedla je tudi, da družba 11, družba 12 in družba 15 niso zagotovile informacij v zvezi z zaposlenostjo, družba 7, družba 8, družba 9 in družba 13 pa naj bi zagotovile le indeksirane podatke o zaposlenosti v obdobju preiskave, ne pa tudi podatkov o zaposlenosti v prejšnjih letih, pri čemer je bila v obrazcu za vzorčenje navedena proizvodnja v teh letih. Poleg tega je zbornica CCCME trdila, da proizvajalci Unije v nobenem kontekstu niso utemeljili obstoja tako imenovanih izjemnih okoliščin in da so vse informacije izločili.

(39) Komisija se s temi trditvami ni strinjala. Obrazec za vzorčenje je vseboval 10 glavnih vprašanj. Poleg tega sta peto in šesto vprašanje vključevali po eno dodatno podvprašanje, ki je bilo glede na anonimnost, odobreno proizvajalcem Unije, zaupne narave, saj je zahtevalo navedbo imen povezanih družb, vključenih v proizvodnjo in prodajo podobnega izdelka, proizvedenega v Uniji, ter podizvajalcev. Jasno je tudi, da družbam, ki nimajo povezanih družb, vključenih v proizvodnjo in prodajo podobnega izdelka, proizvedenega v Uniji, ali podizvajalcev, na zadevno podvprašanje ni bilo treba odgovoriti. Tako je bilo v primeru družbe 11, ki je na šesto vprašanje odgovorila, da nima podizvajalcev. V tem primeru zato ni jasno, zakaj je zbornica CCCME menila, da družba 6 ni odgovorila na prvo podvprašanje šestega vprašanja. Poleg tega sta osmo in deveto vprašanje vključevali pet oziroma štiri dodatna podvprašanja. Kot je bilo pojasnjeno v obvestilu, priloženem spisu, z dne 25. oktobra 2023 ([9]), bi bila lahko z odgovorom na osmo in deveto vprašanje, na kateri je bilo treba odgovoriti z da ali ne, razkrita identiteta zadevnega proizvajalca Unije na podlagi tržnega poznavanja strukture industrije Unije, zato je Komisija sklenila, da odgovorov na ti vprašanji (skupaj z navedenimi podvprašanji) ni mogoče povzeti v nezaupni različici obrazca za vzorčenje, ne da bi prišlo do nevarnosti razkritja zaupnih informacij v smislu člena 29(2) osnovne uredbe in torej ogrozitve anonimnosti, odobrene proizvajalcem Unije. Proizvajalcem Unije zato ni bilo treba nezaupno odgovoriti na ti vprašanji. Družba 11 je odgovorila na prvo, drugo, četrto, peto, šesto in sedmo vprašanje. Odgovor na tretje vprašanje, pri katerem so morali proizvajalci Unije navesti modele akumulatorskih električnih vozil, ki so bili proizvedeni in prodani v Uniji, je bilo zaradi odobrene anonimnosti zaupne narave, saj bi bilo mogoče na njegovi podlagi prepoznati identiteto zadevnih subjektov, kar bi ogrozilo njihovo anonimnost.

([9]) Obvestilo, priloženo spisu, z dne 25. oktobra 2023 (t23.005006).

(40) Kar zadeva število zaposlenih, je Komisija ugotovila, da je družba 11 akumulatorska električna vozila proizvajala le v obdobju preiskave in v majhnih količinah. Poleg tega število zaposlenih ni merilo, ki bi se uporabljalo pri izboru vzorca. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 26, so merila, uporabljena za vzorčenje proizvajalcev Unije, zajemala obseg proizvodnje in prodaje, geografsko porazdelitev in modele akumulatorskih električnih vozil. Zato dejstvo, da en proizvajalec Unije ni navedel števila zaposlenih v obdobju preiskave oziroma da so nekateri proizvajalci Unije navedli število zaposlenih, ki se je nanašalo samo na obdobje preiskave, ne pomeni, da je njihov odgovor iz obrazca za vzorčenje neveljaven. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(41) V zvezi s trditvijo, da proizvajalci Unije v nobenem kontekstu niso utemeljili obstoja izjemnih okoliščin in da so vse informacije izločili, je Komisija ugotovila, da ni jasno, na katere informacije se zbornica CCCME sklicuje. Če se bili s tem mišljeni kontaktni podatki družb, se proizvajalcem Unije pri izpolnjevanju obrazca za vzorčenje ni bilo treba sklicevati na izjemne okoliščine, saj jim je bila odobrena anonimnost, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 12 in 13. Proizvajalci Unije poleg tega niso mogli navesti svojih kontaktnih podatkov, saj bi to lahko privedlo do razkritja njihove identitete, kar bi ogrozilo njihovo anonimnost. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(42) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da po podatkih iz medijskega poročila organizacije MLex nemški proizvajalci akumulatorskih električnih vozil, kot so Volkswagen, BMW in Mercedes-Benz, niso bili vključeni v vzorec. Trdili sta tudi, da je to drugič po začetku preiskave, da je organizacija MLex razpolagala z informacijami o vzorčenju proizvajalcev Unije, ki zbornici CCCME in tistim kitajskim proizvajalcem izvoznikom, ki so sodelovali v preiskavi, niso bile na voljo. Zbornica CCCME in kitajska vlada sta trdili, da je bila organizacija MLex 13. oktobra 2023 seznanjena z zahtevki za anonimnost proizvajalcev Unije, zainteresirane strani pa so zanje izvedele približno dva tedna pozneje. Zbornica CCCME je zato trdila, da v primeru točnosti informacij v zvezi z vzorcem proizvajalcev Unije, navedenih v medijskem poročilu, odločno nasprotuje izbranim skupinam proizvajalcev izvoznikov in meni, da bi morala Komisija uporabiti vzorec, ki je statistično reprezentativen. Pri tem se je sklicevala na sodbo Sodišča v zadevi Fliesen-Zentrum Deutschland ([10]). Poleg tega je zbornica CCCME trdila, da izključitev glavnih proizvajalcev Unije iz vzorca pomeni znatno odstopanje od ustaljene prakse Komisije, v skladu s katero so v vzorec običajno vključeni največji proizvajalci, da bi se izvedla celovita in reprezentativna analiza.

(43) Komisija ne more komentirati vsebine medijskih poročil, saj so za to preiskavo pomembne informacije, ki so na voljo v spisu. Poleg tega je bila proizvajalcem Unije odobrena anonimnost, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 12 in 13, zato Komisija imen vzorčenih proizvajalcev Unije ne more razkriti. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 26, je predlagani vzorec zajemal proizvajalce, ki so v obdobju preiskave predstavljali 38 % obsega prodaje in 34 % obsega proizvodnje v Uniji, ti odstotni vrednosti pa sta se v skladu s členom 27 osnovne uredbe obravnavali kot reprezentativni. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(44) Zbornica CCCME je trdila, da bi morala Komisija razkriti informacije o ravni sodelovanja proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije, saj gre za dejstvo, ki pomeni temelj za vsako oceno grožnje znatne škode, ki jo mora opraviti Komisija. Trdila je tudi, da ukrepi v zvezi z uvozom akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske ne bi smeli biti uvedeni, če proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v Uniji niso želeli zaščite.

(45) Komisija je opozorila, da so informacije o ravni sodelovanja v preiskavi potrebne le za ugotavljanje reprezentativnosti. Ker se je sedanja preiskava začela po uradni dolžnosti, Komisiji informacij o ravni sodelovanja ni bilo treba razkriti. Sodelovanje proizvajalcev Unije v fazi vzorčenja je bilo zadostno, da je lahko Komisija izbrala reprezentativen vzorec proizvajalcev Unije in nadaljevala preiskavo. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 26, so vzorčeni proizvajalci Unije v obdobju preiskave predstavljali 38 % obsega prodaje in 34 % celotnega obsega proizvodnje industrije Unije, kar se je štelo za reprezentativno. Nazadnje, Komisija je v oddelku „Interes Unije“ spodaj ocenila, ali je uvedba izravnalnih ukrepov v zvezi z uvozom akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske v interesu Unije. Te trditve so bile zato zavrnjene.

([10]) Sodba Sodišča z dne 10. septembra 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH proti Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, točka 86.

1.5.2. *Vzorčenje uvoznikov*

(46) Da bi se lahko Komisija odločila, ali je vzorčenje potrebno, in v primeru potrebe po vzorčenju izbrala vzorec, je nepovezane uvoznike pozvala, naj predložijo informacije, navedene v obvestilu o začetku.

(47) Odzval se ni noben nepovezan uvoznik, zato vzorčenje ni bilo potrebno.

1.5.3. *Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov iz LRK*

(48) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in v primeru potrebe po vzorčenju izbrala vzorec, je vse proizvajalce izvoznike iz LRK pozvala, naj ji predložijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je predstavništvo Ljudske republike Kitajske pri Evropski uniji pozvala, naj opredeli morebitne druge proizvajalce izvoznike, ki bi lahko bili zainteresirani za sodelovanje v preiskavi, in/ali z njimi vzpostavi stik.

(49) Zahtevane informacije je predložilo enaindvajset proizvajalcev izvoznikov/skupin proizvajalcev izvoznikov iz zadevne države, ki so se strinjali z vključitvijo v vzorec. Komisija je začasno izbrala vzorec treh sodelujočih skupin proizvajalcev. Poleg absolutnega obsega izvoza v Unijo je Komisija nadalje preučila prodajo modelov akumulatorskih električnih vozil v različnih tržnih segmentih (v smislu različnih vrst izdelka), da bi ustrezno zagotovila čim večjo reprezentativnost industrije izdelka v preiskavi. Komisija je na podlagi izpolnjenih vprašalnikov za vzorčenje preučila tudi morebitno upravičenost skupin proizvajalcev izvoznikov do subvencijskih shem, vključenih v memorandum o zadostnosti dokazov. Glede na naravo in učinke zadevnega subvencioniranja, ki je privedlo do povečanega obsega proizvodnje akumulatorskih električnih vozil, in grožnjo škode, ki bi jo lahko utrpela industrija Unije, se je pri izboru upoštevala tudi razpoložljivost prostih zmogljivosti. Vzorčene skupine so bile:

— skupina BYD, ki jo sestavljajo naslednji proizvajalci izvozniki:

  — 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, ki jo sestavljajo naslednji proizvajalci izvozniki:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited,

  — SAIC Motor Corporation Limited,

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation;

— skupina Geely, ki jo sestavljajo naslednji proizvajalci izvozniki:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov (v nadaljnjem besedilu: vzorčeni proizvajalci izvozniki) so v obdobju preiskave glede na količino kosov predstavljale 43 % obsega proizvodnje, 51 % obsega domače prodaje in 39 % ocenjenega celotnega obsega izvoza iz LRK v Unijo.

(51) V skladu s členom 27(2) osnovne uredbe so bila z vsemi znanimi proizvajalci izvozniki in kitajsko vlado opravljena posvetovanja o izboru vzorca.

(52) Pripombe o predlaganem vzorcu so predložile kitajska vlada, zbornica CCCME in tri skupine proizvajalcev izvoznikov, pri čemer je bila ena (BYD) v vzorec vključena, dve (Tesla in Great Wall Motor Company Limited (v nadaljnjem besedilu: GWM)) pa ne, ter en proizvajalec Unije (družba 24).

(53) Vse te strani so želele izvedeti razloge za odstopanje od standardne prakse Komisije, v skladu s katero se kot odločilno merilo pri vzorčenju proizvajalcev izvoznikov uporablja zgolj največji reprezentativni obseg izvoza v Unijo. Poleg tega so trdile, da Komisija z uporabo elementov v postopku vzorčenja, ki niso največji obseg izvoza, kot sta upravičenost proizvajalcev izvoznikov do subvencijskih shem in raznolikost modelov, ki se prodajajo v različnih tržnih segmentih, vzorca ni izbrala v skladu z zahtevami iz člena 27(1) osnovne uredbe in člena 6.10 protidampinškega sporazuma STO, pri čemer Sporazumu SCM ne vsebuje določb o vzorčenju. Skupina Tesla je glede na prakso Komisije, da se pri izboru opre na „največji reprezentativni obseg izvoza v Unijo“, zahtevala vključitev v vzorec.

(54) V zvezi s tem je Komisija opozorila, da člen 27 osnovne uredbe ne določa, da bi bilo treba izbrati izključno proizvajalce, ki so največji po obsegu, in za namene vzorčenja ne vsebuje razvrstite meril. Za zagotovitev učinkovitosti preiskave ima Komisija možnost proste presoje ([11]) in lahko vzorec izbere na podlagi meril, s katerimi se zagotavlja reprezentativnost glede upravičenosti do domnevnih subvencij, navedenih v obvestilu o začetku. Natančneje, v členu 27(2) osnovne uredbe je določeno, da „končni izbor strank […] izvede Komisija“. V skladu s tem je Komisija upoštevala druge elemente, ki so se upoštevali tudi v preteklih protisubvencijskih preiskavah ([12]), da bi zagotovila reprezentativnost vzorca industrije akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem.

([11]) Zadeva T-444/11 z dne 11. septembra 2014, Gold East Paper in Gold Huasheng Paper proti Svetu (T-444/11) (točka 275): Sodišče je opozorilo na prosto presojo institucij Unije, kot jo priznava sodna praksa, pri čemer mora biti sodni nadzor presoje omejen na očitno napako pri presoji.

([12]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1519 z dne 14. septembra 2015 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz biodizla s poreklom iz Združenih držav Amerike (UL L 239, 15.9.2015, str. 99 (uvodna izjava 20): Komisija je izbrala vzorec treh proizvajalcev izvoznikov z največjim obsegom domače prodaje in izvoza);
Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/2287 z dne 17. decembra 2021 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz konverterske aluminijaste folije s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2021/2170 o uvedbi dokončnih protidampinških dajatev na uvoz konverterske aluminijaste folije s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 458, 22.12.2021, str. 344);
Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/72 z dne 18. januarja 2022 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 012, 19.1.2022, str. 34 (uvodna izjava 49): Komisija je upoštevala tudi geografsko porazdelitev družb);
Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/969 z dne 8. junija 2017 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 146, 9.6.2017, str. 17 (uvodna izjava 28): Komisija je menila, da štiri vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov niso reprezentativne le glede obsega, temveč tudi glede svoje upravičenosti do domnevnih subvencij iz pritožbe ter subvencijskih praks, ki so se začele preiskovati z obvestilom o začetku);
Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1690 z dne 9. novembra 2018 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 283, 12.11.2018, str. 1 (uvodna izjava 41): „[…] namen vzorca [je bil], da predstavlja celotno industrijo pnevmatik v LRK glede upravičenosti do vseh vrst domnevnih subvencij“);
Uredba Sveta (ES) št. 930/2003 z dne 26. maja 2003 o zaključku protidampinškega in protisubvencijskega postopka v zvezi z uvozom gojenega atlantskega lososa s poreklom iz Norveške ter protidampinškega postopka v zvezi z uvozom gojenega atlantskega lososa s poreklom iz Čila in Ferskih otokov (UL L 133, 29.5.2003, str. 1 (uvodna izjava 25): ugotovljeno je bilo, da sta bili pri izboru čilskega vzorca pomembni tudi merili reprezentativne domače prodaje in znatnega obsega proizvodnje.

(55) Izbor vzorca proizvajalcev izvoznikov ni temeljil le na obsegu izvoza, temveč tudi na raznolikosti modelov akumulatorskih električnih vozil, ki se prodajajo v različnih tržnih segmentih (tj. vrstah izdelka), reprezentativnosti družb/skupin v smislu morebitne upravičenosti do shem, vključenih v memorandum o zadostnosti dokazov, in skupni proizvodni zmogljivosti, vključno s prosto zmogljivostjo. Ob upoštevanju vseh teh dejavnikov se je izbrani vzorec štel za najbolj reprezentativen vzorec, ki ga je bilo mogoče ustrezno preiskati v razpoložljivem času. Vzorec je bil izbran povsem v skladu z določbami člena 27 osnovne uredbe ob upoštevanju posebnosti primera. Ker je bila raven reprezentativnosti vzorca glede na merila iz uvodne izjave 49 in čas, ki je bil na voljo za preiskavo, visoka, je Komisija menila, da vključitev dodatnega proizvajalca izvoznika v vzorec ne bi bila ustrezna. Zahteva družbe Tesla glede vključitve v vzorec je bila zato zavrnjena.

(56) Poleg tega je kitajska vlada trdila, da Komisija ni zagotovila zahtevanih pojasnil v zvezi z izborom vzorca proizvajalcev izvoznikov, zlasti glede upoštevanja in relativne teže štirih meril, ki so bila uporabljena pri izboru vzorca, podlage za določitev obsega izvoza v različnih tržnih segmentih, podlage za oceno morebitne upravičenosti skupin proizvajalcev izvoznikov do subvencijskih shem, razpoložljivosti prostih zmogljivosti in pomena odločitve Komisije, da se pri vzorčenju opre na izpolnjene obrazce za vzorčenje, ne da bi upoštevala druge skupine proizvajalcev izvoznikov in morebitne povezave z njimi.

(57) Komisija je menila, da tri skupine družb, ki jih je izbrala, predstavljajo najbolj reprezentativen obseg, ki ga je lahko preiskala v razpoložljivem času, pri čemer ni preučila zgolj absolutnih podatkov o proizvodnji, prodaji in izvozu, temveč je na podlagi informacij iz obrazca za vzorčenje pri oceni reprezentativnosti vzorca upoštevala tudi številne dodatne elemente, med drugim raznolikost modelov akumulatorskih električnih vozil, ki se prodajajo v različnih tržnih segmentih, reprezentativnost družb/skupin v smislu morebitne upravičenosti do shem, vključenih v memorandum o zadostnosti dokazov, in skupno proizvodno zmogljivost, vključno s prosto zmogljivostjo. Ti elementi so bili ocenjeni celostno, pri čemer nobeden ni bil odločilen. Tržni segmenti so bili obravnavani na podlagi javno dostopnih informacij o modelih, ki jih proizvajalci izvozniki prodajajo na trgu Unije. Kot je navedeno v obvestilu o dokončnem vzorcu proizvajalcev izvoznikov, je Komisija menila, da je upravičenost vzorčenih proizvajalcev izvoznikov do subvencijskih shem objektivno merilo, namenjeno zagotovitvi reprezentativnosti vzorca v smislu ravni subvencioniranja v zadevni državi. Izbor je temeljil na obrazcih za vzorčenje, ki so jih izpolnili sodelujoči proizvajalci izvozniki in bi morali vključevati vse strani, ki so povezane s temi proizvajalci in pomembne za preiskavo. Ker gre pri teh odgovorih za lastne navedbe, je Komisija izrecno pojasnila, da bi bilo morda treba v zvezi s stranmi, povezanimi z vzorčenimi proizvajalci izvozniki, izvesti dodatno oceno.

(58) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da v sklepu o dokončnem vzorcu ni bilo utemeljeno, zakaj je bila skupina Tesla, ki je največji kitajski proizvajalec izvoznik, izključena iz vzorca proizvajalcev izvoznikov.

(59) Skupina Tesla je bila v obdobju preiskave dejansko eden največjih proizvajalcev izvoznikov v smislu obsega izvoza v Unijo. Vendar v nasprotju s trditvijo zbornice CCCME ter v skladu s pojasnili iz uvodnih izjav 54 in 57 izbor vzorca ne bi smel temeljiti le na največjem obsegu proizvodnje, prodaje ali izvoza, temveč tudi na največjem reprezentativnem obsegu. Kot je navedeno v obvestilu o dokončnem vzorcu proizvajalcev izvoznikov, se je štelo, da dokončno izbrani vzorec ustrezno predstavlja proizvajalce izvoznike akumulatorskih električnih vozil, ki poslujejo na Kitajskem, in temelji na največjem reprezentativnem obsegu proizvodnje, prodaje ali izvoza v Unijo v obdobju preiskave, ki ga je bilo mogoče ustrezno preiskati v razpoložljivem času, ob upoštevanju elementov iz uvodne izjave 57. Komisija je zato trditve kitajske vlade in zbornice CCCME zavrnila.

(60) Poleg tega je skupina Tesla trdila, da Komisija v vzorec ni vključila celotnih skupin, temveč le nekatere proizvajalce izvoznike in povezane družbe iz določene vzorčene skupine.

(61) Ta pripomba je vsebinsko netočna. Komisija vzorca ni izbrala na podlagi posameznih subjektov, temveč na podlagi skupin, opredeljenih v odgovorih iz obrazcev za vzorčenje. V vzorec so bili vključeni vsi proizvodni subjekti, ki so del teh skupin, ne glede na to, ali so v obvestilu o dokončnem vzorcu proizvajalcev izvoznikov navedeni posamično ali ne.

(62) Poleg tega sta kitajska vlada in zbornica CCCME navedli, da je bila izbira treh družb v kitajski lasti, ne pa tudi družb ali skupnih podjetij v tuji lasti, diskriminatorna do kitajskih blagovnih znamk. Kitajska vlada ter skupini BYD in Tesla so poudarile, da je memorandum o zadostnosti dokazov, na katerega se je Komisija oprla pri utemeljitvi svoje ocene morebitne upravičenosti do subvencijskih shem in izboru vzorca, pristranski ter da so v njem nekateri proizvajalci iz LRK namerno opredeljeni in izpostavljeni. Kitajska vlada, zbornica CCCME ter skupini Tesla in GWM so trdile, da Komisija z izborom vzorca na podlagi meril, ki napeljujejo k sprejetju pozitivnega sklepa o grožnji škode, ni izpolnila obveznosti glede objektivne preiskave škode iz člena 8(1) osnovne uredbe. Vse strani, ki so predložile pripombe, so poudarile, da informacije o metodologiji in analizi, uporabljenih za izbor vzorca, niso bile zagotovljene v zadostni meri.

(63) Komisija je zavrnila trditev, da je ravnala diskriminatorno. Prvič, kot je pojasnjeno v obvestilu o izboru dokončnega vzorca, priloženem spisu, nekatere vzorčene skupine vključujejo skupna podjetja z evropskimi proizvajalci avtomobilov. Drugič, vsak ukrep, uveden po preiskavi, bi se uporabljal za vsa akumulatorska električna vozila, proizvedena v LRK in izvožena iz nje, ne glede na lastništvo proizvajalcev izvoznikov. Tretjič, večina družb/skupin, ki so pristale na vzorčenje, je v celoti ali delno v kitajski lasti in/ali so sklenile sporazume o skupnih podjetjih s tujimi partnerji.

(64) Morebitna upravičenost do shem, vključenih v memorandum o zadostnosti dokazov, je bila eden od več elementov, v zvezi s katerimi je Komisija menila, da zagotavljajo največjo reprezentativnost proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil in utemeljujejo reprezentativnost vzorca v skladu s členom 27 osnovne uredbe. Poleg tega je morebitna upravičenost do subvencijskih shem element, ki še zdaleč ni pristranski, temveč gre za objektivno merilo, namenjeno zagotovitvi reprezentativnosti vzorca v smislu ravni subvencioniranja v zadevni državi. Komisija pri uporabi morebitne upravičenosti kot merila za izbor med sodelujočimi proizvajalci izvozniki zato ni izbrala družb, ki so prejemale največ subvencij, saj v času sklepa o vzorčenju specifični zneski, ki so jih te družbe prejele, niso bili znani. Poleg tega dejstvo, da bi bila lahko določena družba *a priori* upravičena do prejemanja subvencij iz posebne sheme, samodejno ne pomeni, da je v obdobju preiskave dejansko prejemala subvencije. Komisija je zato menila, da družbe niso dokazale, da bi z izbiro vzorčenih izvoznikov storila očitno napako pri presoji ([13]), ki bi privedla do zavajajočih rezultatov in pomenila kršitev obveznosti glede objektivne preiskave škode, ter opozorila na svojo široko diskrecijsko pravico ([14]).

(65) Nazadnje, metodologija vzorčenja je bila v nasprotju s trditvami nekaterih strani podrobno pojasnjena že v obvestilu o začasnem vzorcu, objavljenem 25. oktobra 2023.

(66) Proizvajalec izvoznik GWM je zahteval svojo vključitev v vzorec in izključitev ene od vzorčenih družb, za katero je trdil, da ni dovolj reprezentativna za celotno industrijo akumulatorskih električnih vozil v LRK v smislu blagovne znamke, tehnologije in oblikovanja cen glavnega modela akumulatorskega električnega vozila, ki ga izvaža v Unijo. Proizvajalec izvoznik GWM je trdil, da bi ga bilo treba v vzorec vključiti zato, ker je eden od redkih proizvajalcev izvoznikov, ki so pravočasno predložili zahtevane informacije v zvezi z vzorčenjem, in eden največjih reprezentativnih izvoznikov akumulatorskih električnih vozil v LRK glede na zelo različne modele akumulatorskih električnih vozil, ki jih izvaža v Unijo, geografsko lokacijo, skladnost z zahtevami glede varnosti izdelkov in okoljske tehnologije, znatne naložbe v raziskave in razvoj ter vertikalno integracijo svojega sistema dobavne verige.

([13]) Zadevi T-30/19 in T-72/19, CRIA in CCCMC proti Komisiji, 4. maj 2022, (T-30/19) (točka 115: Spomniti je treba, da ugotavljanje obstoja in višine škode, povzročene industriji Unije, ter obstoja vzročne zveze zahteva presojo zapletenih gospodarskih razmer, v okviru katerih imajo institucije EU široko diskrecijsko pravico).

([14]) *Prav tam*.

(67) Vse družbe, ki so sodelovale pri vzorčenju, so svoje odgovore predložile v roku, določenem v obvestilu o začetku, ali roku, določenem na podlagi utemeljenih zahtev za podaljšanje. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 53 do 57, je Komisija menila, da je izbrani vzorec najbolj reprezentativen vzorec, ki ga je bilo mogoče ustrezno preiskati v razpoložljivem času. Vzorec je bil izbran povsem v skladu z določbami člena 27 osnovne uredbe in ob upoštevanju posebnosti primera. Vzorca, ki ga je izbrala Komisija, ni mogoče razveljaviti na podlagi nobene od trditev družbe GWM, zato je bila zahteva skupine GWM za vključitev v vzorec zavrnjena.

(68) Zbornica CCCME ter skupine BYD, GWM in Tesla so trdile tudi, da se prosta zmogljivost ne bi smela obravnavati kot dejavnik, ki ga je treba uporabiti pri izboru vzorca, temveč kot dejavnik, ki bi ga bilo treba oceniti med preiskavo.

(69) Ta preiskava temelji na grožnji škode. Informacije o obsegu potencialne prodaje proizvajalcev izvoznikov v bližnji prihodnosti so se zato štele za pomembne pri izboru reprezentativnega vzorca. Dejstvo, da je bila prosta zmogljivost eden od elementov, na katerih je temeljila odločitev Komisije glede izbora vzorca, ne pomeni, da ta dejavnik ni bil ocenjen med preiskavo, da bi se ugotovilo, ali obstaja grožnja znatne škode za industrijo Unije.

(70) Iz navedenih razlogov se je Komisija odločila, da predlagani vzorec ohrani kot končni vzorec.

(71) Družba NIO je v svojih pripombah, predloženih po sprejetju odločitve o vzorcu, zahtevala dodatna pojasnila glede svojega specifičnega položaja med nevzorčenimi proizvajalci.

(72) Komisija je na njene pripombe odgovorila v ločenem dopisu, ki ga je poslala samo zadevni družbi.

(73) Po vzorčenju je 8. novembra 2023 potekalo zaslišanje z družbo Smart, ki je želela biti obravnavana kot ločen proizvajalec izvoznik in ne kot del skupine Geely. Pri tej zahtevi se je oprla zlasti na ugotovitve Generalnega direktorata Evropske komisije za konkurenco iz postopka združitve v zvezi s proizvodnjo pametnih akumulatorskih električnih vozil v LRK ([15]).

(74) Komisija je to zahtevo zavrnila. Prvič, sklepi o združitvah se ne sprejemajo na podlagi osnovne uredbe, temveč na podlagi drugih pravnih predpisov, v katerih so določeni drugačni cilji in ki zahtevajo drugačne vrste ocenjevanja. Drugič, v sklepu o združitvi je bilo določeno, da je skupno podjetje družbe Daimler in skupine Geely popolnoma delujoče skupno podjetje, vendar sklep ni vseboval ugotovitev o odvisnosti skupnega podjetja od skupine Geely. V sklepu je bilo dejansko ugotovljeno, da proizvodne in distribucijske dejavnosti družbe Smart v LRK izvaja skupno podjetje, katerega del je skupina Geely. Poleg tega se skupno podjetje ukvarja tudi s prodajo in trženjem v Uniji. Ob upoštevanju obstoječega poslovnega odnosa med družbo Smart in skupino Geely se je izkazalo tudi, da sta strani očitno povezani v smislu člena 127 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/2447 ([16]). Na podlagi tega je Komisija sklenila, da bi bilo treba družbo Smart obravnavati kot del skupine Geely.

(75) Zbornica CCCME je menila, da so zahteve glede poročanja za vzorčene kitajske proizvajalce izvoznike preveč obremenjujoče, zlasti v zvezi z informacijami, ki jih morajo zagotoviti povezani dobavitelji vhodnih materialov, in prevodom letnih poročil.

(76) V memorandumu o zadostnosti dokazov je navedeno, da kitajska vlada subvencionira celotno proizvodno in dobavno verigo industrije akumulatorskih električnih vozil, med drugim z zagotavljanjem sestavnih delov za plačilo, ki je nižje od primernega. Komisija je menila, da so informacije, zahtevane od strani, povezanih z vzorčenimi proizvajalci izvozniki, potrebne za ugotavljanje obstoja subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, v zvezi s sestavnimi deli akumulatorskih električnih vozil, vključno z baterijami, zato je trditev zbornice CCCME zavrnila.

([15]) Zadeva M.9360 – Daimler/Geely/skupno podjetje – Sklep Komisije z dne 10. decembra 2019 v skladu s členom 6(1), točka (b), Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 in členom 57 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru.

([16]) UL L 343, 29.12.2015, str. 558.

1.5.4. *Izpolnjeni vprašalniki in preveritveni obiski*

(77) Komisija je vprašalnike poslala kitajski vladi, trem skupinam vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, štirim vzorčenim proizvajalcem Unije in dvema uporabnikoma.

(78) Izpolnjene vprašalnike so ji vrnili kitajska vlada, tri skupine vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, štirje vzorčeni proizvajalci Unije in oba uporabnika.

(79) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so se ji zdele potrebne za določitev subvencije, posledične škode (vključno z grožnjo škode) in interesa Unije.

(80) Preveritveni obiski v skladu s členom 26 osnovne uredbe so bili opravljeni v prostorih naslednjih družb:

proizvajalci Unije in njihove povezane družbe:

— družba 7,

— družba 17,

— družba 18,

— družba 27;

uporabnika:

— Leasys Luxembourg S.A.,

— Leasys Mobility Portugal SA;

proizvajalci izvozniki iz LRK in povezane družbe:

— skupina BYD:

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

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

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Kitajska,

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

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

  — BYD Europe B.V., Nizozemska,

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

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Kitajska,

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

  — BYD Hong Kong, Hong Kong SAR.

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

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

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

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

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

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

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

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

— 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 (izvoz) Co., Ltd.,
- Wuhan Lotus cars (raziskave in razvoj) 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., podružnica Ningbo,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., podružnica Wuhan,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., podružnica Chengdu,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sedež,
- 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, Švedska,
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Nemčija;

— 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) Kot je poudarjeno v oddelku 3.3, je imela Komisija pri sodelovanju težave, saj več vzorčenih kitajskih skupin v vprašalniku ni zagotovilo odgovorov v zvezi z nekaterimi družbami oziroma informacij v zvezi s strukturo svoje družbe ali stroški proizvodnje ali pa so bile te informacije nepopolne. Komisija posledično ni imela popolnega pregleda nad družbami, ki bi morale izpolniti vprašalnik, in njihovim deležem skupnih stroškov proizvodnje.

(82) Na podlagi informacij iz spisa se je zato odločila, da se bo osredotočila na proizvajalce akumulatorskih električnih vozil, dobavitelje glavnih vhodnih materialov in druge družbe, vključene v dejavnosti financiranja ter raziskav in razvoja, ki so izpolnili vprašalnik in jih je bilo mogoče preveriti v obdobju pred uvedbo začasnih ukrepov.

(83) Komisiji so izpolnjene vprašalnike predložile tudi druge povezane družbe, katerih dejavnosti so spadale v obseg dejavnosti, na katere so se nanašala vprašanja iz vprašalnika, vendar Komisija teh odgovorov v obdobju pred uvedbo začasnih ukrepov ni mogla oceniti. Komisija si pridržuje pravico, da te odgovore na vprašanja oceni do sklepne faze tega postopka.

1.5.5. *Trditve v zvezi s preglednostjo in postopkom*

(84) Po navedbah kitajske vlade dejstvo, da je imela organizacija MLex več informacij o vzorcu proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije kot zainteresirane strani, potrjuje, da preiskava ni bila pregledna in da je pomenila poseg v pravice zainteresiranih strani do dolžnega postopanja.

(85) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. Kot je navedeno v uvodni izjavi 43, Komisija ne more komentirati vsebine medijskih poročil, ustrezne informacije pa so vključene v spis zadevne preiskave. Komisija je v nezaupni spis preiskave pravočasno vključila vse ustrezne informacije in stranem zagotovila veliko priložnosti za predložitev pripomb. Med preiskavo je ustrezno ocenila vse prejete pripombe, ki so pojasnjene v ustreznem oddelku te uredbe.

(86) Zbornica CCCME je trdila, da je Komisija izpolnjene vprašalnike industrije Unije v nezaupni spis preiskave vključila z zamudo, kar je bilo v očitnem nasprotju s tem, kako hitro je v spis vključila nezaupne različice izpolnjenih vprašalnikov, ki so jih predložili kitajski proizvajalci izvozniki. Zbornica CCCME je trdila tudi, da je ta zamuda privedla do nepreglednosti v zvezi z industrijo akumulatorskih električnih vozil v Uniji in vidiki škode v preiskavi.

(87) Komisija se s to trditvijo ne strinja. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 12 in 13, je bila proizvajalcem Unije zagotovljena anonimnost. Komisija je morala posledično skrbno preveriti, ali je v dokumentih, ki so jih predložili predstavniki industrije Unije, nenamerno razkrita identiteta proizvajalcev Unije in s tem ogrožena odobrena anonimnost. Ta preverjanja so bila dolgotrajna. Zbornica CCCME in druge zainteresirane strani so imele veliko časa za predložitev pripomb glede izpolnjenih vprašalnikov, potem ko so bili ti vključeni v nezaupni spis preiskave.

(88) Zbornica CCCME je trdila, da odsotnost korespondence med Komisijo in združenjem ACEA v nezaupnem spisu jasno kaže na nepreglednost preiskave, saj so trgovinska združenja običajno predložila podatke o makroekonomskih kazalnikih. Zbornica CCCME je Komisijo pozvala, naj pojasni, kako se bodo makroekonomski podatki v preiskavi zbirali in ocenjevali.

(89) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. Komisija ni pravno zavezana, da od trgovinskega združenja, kot je združenje ACEA, pridobi podatke o makroekonomskih kazalnikih. Uporabi lahko tudi druge vire informacij. Ti viri in ocena makroekonomskih kazalnikov so navedeni v oddelku Škoda. Komisija vira in metodologije za oceno makroekonomskih kazalnikov pred zaključkom preiskave v začasni fazi ni mogla razkriti.

(90) Zbornica CCCME je opozorila, da je družba 29 nekatere informacije predložila le v zaupni različici ter da posledično zainteresirane strani niso mogle dostopati do informacij, ki jih je zagotovila, in v zvezi z njimi predložiti pripomb. Zbornica CCCME je Komisijo zato pozvala, naj te informacije vključi v nezaupni spis.

(91) Komisija je te informacije preverila in ugotovila, da jih ni mogoče smiselno povzeti. Poleg tega Komisija navedenih informacij v sedanji preiskavi ni uporabila. Zahteva je bila zato zavrnjena.

(92) Komisija je nezaupno različico glavnih informacij, ki so jih morali vzorčeni proizvajalci Unije navesti v preglednicah vprašalnika, v nezaupni spis preiskave vključila v indeksirani in konsolidirani obliki (kar pomeni, da so bili podatki vzorčenih proizvajalcev Unije združeni). Komisija je menila, da se nezaupne različice zadevnih preglednic posameznih proizvajalcev Unije ne bi smele vključiti ločeno, da se zaščiti anonimnost identitete navedenih proizvajalcev, saj je obstajalo tveganje, da bi se z navedbo trendov indeksov posameznih družb nenamerno razkrila identiteta vzorčenih proizvajalcev Unije, kar bi ogrozilo njihovo anonimnost.

(93) V zvezi s tem je zbornica CCCME Komisijo zaprosila, naj pojasni, (i) kako naj bi dejstva iz spisa zadeve podpirala utemeljitev spremembe v praksi Komisije, pojasnjene v uvodni izjavi 92, glede na to, da je vsak vzorčeni proizvajalec Unije v odgovorih iz obrazca za vzorčenje predložil svoje posamično indeksirane podatke v zvezi z več gospodarskimi kazalniki (vključno s podatki o proizvodni zmogljivosti, proizvodnji, obsegu in vrednosti prodaje povezanim in nepovezanim stranem ter zaposlenosti) v obravnavanem obdobju, ki so bili vključeni v nezaupni spis preiskave, (ii) kako bi bila lahko s posamično indeksiranimi podatki in trendi v zvezi s preostalimi kazalniki škode razkrita identiteta proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije in (iii) kako bi bila lahko s posamično indeksiranimi podatki štirih proizvajalcev Unije razkrita njihova identiteta, ko pa podatki v zvezi z ekonomskimi kazalniki in zlasti v zvezi z akumulatorskimi električnimi vozili niso bili javno dostopni v letnih poročilih ali drugih dokumentih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije, pri čemer večina proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije proizvaja tudi druge vrste vozil, ne le akumulatorska električna vozila.

(94) Zbornica CCCME je zato Komisijo pozvala, naj v nezaupni spis preiskave vključi indeksirane podatke za vsakega od štirih vzorčenih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije, saj na podlagi navedenih podatkov teh proizvajalcev ne bi bilo mogoče identificirati. Poleg tega je zbornica CCCME opozorila, da so bile te informacije pomembne za njen zagovor iz naslednjih razlogov: (i) identiteta vzorčenih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije je ostala zaupne narave, pri čemer nikakor ni bilo mogoče vedeti, kako so družbe dejansko poslovale in ali jim je zaradi kitajskega uvoza akumulatorskih električnih vozil grozil nastanek škode, (ii) združeni indeksirani podatki, ki jih je dala na voljo Komisija, niso vsebovali koristnih informacij in so se dejansko zdeli napačni, (iii) z indeksiranimi podatki posameznih družb bi se zbornici CCCME omogočil vpogled v gospodarski položaj vzorčenih proizvajalcev Unije, saj bodo ti podatki podlaga za oceno mikroekonomskih kazalnikov in nelojalnega nižanja prodajnih/ciljnih cen, ter (iv) čeprav zbornica CCCME ni mogla preveriti točnosti podatkov, ki so jih sporočili proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije, bi na podlagi indeksiranih podatkov posameznih družb vsaj lahko primerjala podatke, ki so bili prvotno navedeni v odgovorih iz obrazcev za vzorčenje in nato v izpolnjenih vprašalnikih.

(95) Komisija je navedla, da trg akumulatorskih električnih vozil v Uniji sestavlja majhno število skupin proizvajalcev. V zvezi z industrijo akumulatorskih električnih vozil v Uniji je na voljo veliko javnih informacij, pa tudi zelo podrobnih informacij, ki so dostopne na podlagi plačljive naročnine in do katerih bi zbornica CCCME lahko dostopala. Zato obstaja veliko tveganje, da bi bilo na podlagi informacij o gospodarskih in finančnih trendih, ki jih je Komisija zahtevala v vprašalniku, skupaj z nekaterimi javnimi informacijami in informacijami, dostopnimi na podlagi plačljivih naročnin, mogoče ugotoviti identiteto zadevnih subjektov, kar bi ogrozilo njihovo anonimnost.

(96) Poleg tega so bile informacije, zahtevane v obrazcih za vzorčenje, bistveno manj podrobne od informacij, zahtevanih v vprašalniku. Kar zadeva gospodarske in finančne informacije, so bile v obrazcu za vzorčenje na primer zahtevane informacije o (i) obsegu proizvodnje, (ii) proizvodni zmogljivosti, (iii) skupnem obsegu in vrednosti prodaje v Uniji, (iv) obsegu in vrednosti prodaje povezanim družbam ter (v) številu zaposlenih. Poleg tega so bile v zadevnem dokumentu s konsolidiranimi indeksi, vključenem v nezaupni spis preiskave, navedene tudi informacije o (i) povprečni prodajni ceni v okviru celotne prodaje ter prodaje nepovezanim in povezanim stranem na trgu Unije, (ii) obsegu, vrednosti in cenah izvoza nepovezanim in povezanim strankam, (iii) povprečnih proizvodnih stroških na enoto, (iv) dobičku pred obdavčitvijo pri prodaji nepovezanim in povezanim strankam v Uniji, (v) izkoriščenosti zmogljivosti, (vi) količini končnih zalog, (vii) stroških dela v zvezi z akumulatorskimi električnimi vozili, (viii) denarnim tokom, (ix) skupnih osnovnih sredstvih, uporabljenih za proizvodnjo izdelka v preiskavi, (x) donosnosti naložb, (xi) skupnih naložbah v izdelek v preiskavi in (xii) skupni amortizaciji izdelka v preiskavi.

(97) Poleg tega je Komisija po tem, ko so vzorčeni proizvajalci Unije predložili izpolnjen vprašalnik, zadevni dokument vključila v nezaupni spis preiskave. Zadevni dokument je torej temeljil na nepreverjenih podatkih. Ko so bili podatki preverjeni, je Komisija v nezaupni spis preiskave vključila revidirano različico dokumenta. Komisija je to trditev analizirala ob upoštevanju revidiranih informacij in ugotovila, da trditev ni več upoštevna. Poleg tega je po preveritvi podatkov, ki so jih predložili vzorčeni proizvajalci Unije, v spis vključila tudi odstotne vrednosti, ki prikazujejo reprezentativnost v smislu prodaje in proizvodnje vzorčenih proizvajalcev Unije.

(98) Na podlagi navedenega je bila zahteva zato zavrnjena.

(99) Zbornica CCCME je od Komisije zahtevala tudi, naj v primeru, da zahtevi iz uvodne izjave 94 ne bo ugodila, v zvezi z vsakim kazalnikom škode predloži združene podatke štirih vzorčenih proizvajalcev Unije v absolutnih številkah ali številčnih razponih.

(100) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 95, je Komisija v oddelku Škoda mikroekonomske kazalnike predstavila v absolutnih vrednostih. Preostali makroekonomski kazalniki, ki jih je Komisija prav tako predstavila v oddelku Škoda, ne temeljijo le na podatkih vzorčenih proizvajalcev Unije, temveč tudi na podatkih celotne Unije, kot je pojasnjeno v navedenem oddelku. Zahteva je bila zato zavrnjena.

(101) V zvezi z obsegom prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije je zbornica CCCME Komisijo pozvala, naj navede (i) odstotne vrednosti količin, ki so jih štirje vzorčeni proizvajalci Unije v obravnavanem obdobju prodali neposredno neodvisnim strankam in povezanim družbam v Uniji in zunaj nje; (ii) geografsko območje prodaje proizvajalcev Unije povezanim in nepovezanim stranem; (iii) podatek o tem, ali se skupen obseg prodaje v EU povezanim stranem nanaša na prodajo povezanim subjektom, ki so izpolnili Prilogo I k vprašalniku, in (iv) odstotno vrednost skupnega obsega proizvodnje štirih vzorčenih proizvajalcev Unije v EU, ki je bila izvožena v posameznih letih obravnavanega obdobja. Poleg tega je zbornica CCCME trdila, da v primeru, da Priloge I niso izpolnile vse povezane družbe, delež prodaje neodvisnim strankam ne znaša 38 % prodaje v Uniji, kot je Komisija v navedla v obvestilu v zvezi z vzorcem proizvajalcev Unije, priloženem spisu.

(102) Kar zadeva prodajo nepovezanim in povezanim družbam v Uniji, je Komisija v obvestilu, priloženem spisu, z dne 4. junija 2024 ([17]) zagotovila dodatna pojasnila, saj je navedla, da je podatke o prodaji zbrala na ravni cene za prvo nepovezano stranko in jih konsolidirala na podlagi podatkov o prodaji nepovezanim strankam vzorčenih proizvajalcev Unije. V zvezi s prodajo zunaj Unije je treba opozoriti, da je namen preiskave med drugim oceniti gospodarski in finančni položaj proizvodnje in prodaje industrije Unije v Uniji, ne zunaj nje. Vpliv izvoza industrije Unije je pojasnjen v uvodnih izjavah 1183 do 1185. Poleg tega so bile informacije o geografskem območju prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije zaupne narave, kitajskim proizvajalcem izvoznikom pa teh informacij v nezaupnem spisu ni bilo treba predložiti. Poleg tega zbornica CCCME ni pojasnila, zakaj naj bi bile pomembne prav te informacije.

(103) Zbornica CCCME je od Komisije tudi zahtevala, naj navede razmerje med proizvodno zmogljivostjo ter proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil in drugih vrst vozil v obravnavanem obdobju.

(104) Komisija je opozorila, da se sedanja preiskava nanaša le na akumulatorska električna vozila, zato proizvodna zmogljivost in proizvodnja drugih vozil vzorčenih proizvajalcev Unije nista bili pomembni. Zahteva je bila zato zavrnjena.

(105) Zbornica CCCME je Komisijo pozvala, naj predloži seznam držav članic, iz katerih prihajajo vzorčeni proizvajalci Unije, pri čemer je trdila, da je bila v primerih, ko je bila proizvajalcem Unije odobrena anonimnost, geografska lokacija vzorčenih proizvajalcev Unije razkrita.

(106) Komisija je opozorila, da je v Uniji majhno število skupin proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Poleg tega so informacije o lokaciji njihove proizvodnje javno dostopne. Zato Komisija v tem primeru lokacije vzorčenih proizvajalcev Unije ni mogla razkriti, saj bi to lahko privedlo do razkritja identitete zadevnih subjektov, kar bi ogrozilo njihovo anonimnost. Zahteva je bila zato zavrnjena.

(107) Zbornica CCCME je od Komisije zahtevala tudi, naj zagotovi (i) kombiniran seznam kontrolnih številk izdelkov, ki so jih v obravnavanem obdobju štirje vzorčeni proizvajalci Unije prodali v Uniji in zunaj nje, pri čemer naj razlikuje med prodajo povezanim družbam in prodajo nepovezanim družbam, (ii) informacije o tržnih segmentih, v katerih so proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije izdelke prodajali povezanim in nepovezanim subjektom v Uniji in zunaj nje, ter (iii) informacije o značilnostih izdelka, zahtevane v preglednici z naslovom Značilnosti izdelka iz vprašalnika za proizvajalce Unije.

(108) Komisija je opozorila, da je v vprašalniku informacije na ravni kontrolne številke izdelka zahtevala samo za obdobje preiskave in ne za celotno obravnavano obdobje. To je veljalo tako za vzorčene proizvajalce Unije kot za vzorčene kitajske proizvajalce izvoznike. Komisija torej zbornici CCCME ni mogla predložiti informacij, ki jih ni imela. Poleg tega so informacije o kontrolnih številkah izdelka in značilnostih izdelka posameznih vzorčenih proizvajalcev Unije in kitajskih proizvajalcev izvoznikov zaupne narave, zato jih ni bilo mogoče vključiti v nezaupni spis preiskave. Kontrolne številke izdelka se vzorčenim kitajskim proizvajalcem izvoznikom in proizvajalcem Unije običajno razkrijejo posamično, če niso zapne narave. V zvezi s tržnimi segmenti je Komisija, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1040 do 1048, menila, da analize segmentacije trga ni treba izvesti. Zahteva je bila zato zavrnjena.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Pripombe o začetku*

(109) Pripombe o začetku preiskave so predložile kitajska vlada, zbornica CCCME in družba 24.

(110) Kitajska vlada je trdila, da je preiskava izključno politična in diskriminatorna ter da je EU v zadnjih letih z milijardami eurov sama subvencionirala vzpostavitev dobavne verige akumulatorskih električnih vozil in da bo svojo industrijo akumulatorskih električnih vozil subvencionirala tudi v prihodnje. Kitajska vlada je menila, da je ta preiskava škodljiva za razvoj svetovne industrije akumulatorskih električnih vozil, zlasti ker so dobavne verige akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem in v EU soodvisne in tesno povezane, ter da bo povzročila ovire za dvostranska prizadevanja v boju proti podnebnim spremembam.

(111) V skladu s Sporazumom SCM izravnalnih ukrepov ni mogoče uvesti proti vsem subvencijam, sedanja preiskava pa je omejena na subvencije, ki se na Kitajskem zagotavljajo proizvajalcem izvoznikom zadevnega izdelka. Trditve kitajske vlade v nobenem primeru ne vplivajo na začasne ugotovitve Komisije, da je kitajska vlada proizvajalcem izvoznikom akumulatorskih električnih vozil zagotavljala subvencije, proti katerim se lahko v skladu s Sporazumom SCM in osnovno uredbo uvedejo izravnalni ukrepi. V nasprotju s trditvijo kitajske vlade kitajske subvencije, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, povzročajo nelojalno konkurenco, ki bi le ovirala razvoj svetovne industrije akumulatorskih električnih vozil, zlasti industrije Unije. Dvostranska prizadevanja za boj proti podnebnim spremembam ne morejo temeljiti na nelojalni konkurenci, ki jo pomenijo nizkocenovna subvencionirana akumulatorska električna vozila, temveč bi morala temeljiti na enakih konkurenčnih pogojih, v katerih se bo zeleni prehod spodbujal s pošteno konkurenco in inovacijami. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(112) Kitajska vlada je trdila, da ni imela smiselne in ustrezne priložnosti za posvetovanje pred začetkom preiskave v smislu člena 13.1 Sporazuma SCM, saj je Komisija začetek preiskave javno napovedala, še preden je kitajsko vlado povabila na posvetovanje, ki je bilo predvideno v obdobju kitajskih državnih praznikov, zaradi česar je bila zmožnost kitajske vlade za izvedbo ustreznega posvetovanja omejena. Kitajska vlada je trdila tudi, da ni prejela nobenih informacij ali dokazov v zvezi z obsegom izdelka, posebnimi okoliščinami, ki upravičujejo izvedbo preiskave po uradni dolžnosti, in sestavo industrije Unije ter informacij in dokazov, na katerih temeljijo trditve o subvencioniranju, nevarnosti škode in vzročni zvezi. Poleg tega posvetovanje pred začetkom preiskave ni vključevalo vseh domnevnih subvencijskih shem.

(113) Komisija je v skladu s členom 10(7) osnovne uredbe in členom 13.1 Sporazuma SCM kitajsko vlado povabila na posvetovanje, da bi pred začetkom preiskave pojasnila stanje glede domnevnih subvencij. Napoved predsednice Komisije iz govora o stanju v Uniji z dne 13. septembra 2023, da namerava Komisija začeti protisubvencijsko preiskavo električnih vozil iz Kitajske, ni pomenila začetka preiskave. Kitajska vlada je 22. septembra 2023 prejela verbalno noto, s katero je bila uradno obveščena o odločitvi Evropske komisije glede začetka protisubvencijskega postopka po uradni dolžnosti. To je bilo pred obdobjem državnih praznikov na Kitajskem. Kitajska vlada je skupaj s to verbalno noto prejela povzetek informacij o subvencioniranju in grožnji škode ter zadostne dokaze o obstoju subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, škode in vzročne zveze. Niti člen 11(8) osnovne uredbe niti člen 13.1 Sporazuma SCM ne vsebujeta zahteve, v skladu s katero bi morala Komisija kitajski vladi pred začetkom preiskave poslati celoten spis preiskave po uradni dolžnosti. Sheme, ki domnevno niso bile zajete v posvetovanju, se ne nanašajo na druge ugotovljene subvencije, temveč se uvrščajo med sheme, o katerih sta med posvetovanjem razpravljali Komisija in kitajska vlada. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(114) Kitajska vlada je trdila, da je Komisija s tem, ko je zavrnila njeno zahtevo glede ustreznega podaljšanja roka, utemeljeno z več razlogi, vplivala na njeno pravico do obrambe.

(115) V oddelku 9 obvestila o začetku je določeno, da se lahko podaljšanje rokov zahteva le v izjemnih okoliščinah in odobri le, če je utemeljeno z ustreznim razlogom. V navedenem oddelku je določeno tudi, da je v zvezi z roki za predložitev informacij, ki niso izpolnjeni vprašalniki, podaljšanje omejeno na tri dni, razen če so dokazane izjemne okoliščine. Kitajska vlada ni dokazala izjemnih okoliščin, ki bi upravičile več kot tridnevno podaljšanje roka. Ker je to tridnevno podaljšanje sovpadalo s koncem tedna, je bilo kitajski vladi odobreno podaljšanje za štiri koledarske dni. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(116) Poleg tega sta kitajska vlada in zbornica CCCME trdili, da zahteve za začetek preiskave po uradni dolžnosti iz člena 10(8) osnovne uredbe niso bile izpolnjene. Menili sta, da Komisija ni ugotovila obstoja posebnih okoliščin, ki bi upravičevale začetek preiskave, ne da bi Komisija od industrije Unije ali v njenem imenu prejela pisno pritožbo. Kitajska vlada je trdila, da bi lahko predstavniki industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji sami vložili pritožbo in da dejstvo, da tega niso storili, jasno kaže, da ni bilo izjemnih in posebnih okoliščin, ki bi upravičevale začetek preiskave po uradni dolžnosti. Kitajska vlada je trdila tudi, da so proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije po poročanju medijev sedanji preiskavi javno nasprotovali in da je to jasen dokaz, da izjemnih in posebnih okoliščin, ki bi upravičevale začetek postopka po uradni dolžnosti, ni bilo.

(117) Komisija je začetek postopka po uradni dolžnosti zadostno utemeljila v dokumentu o začetku. Komisija je zlasti menila, da hitro prodiranje subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil po nizkih cenah, uvoženih iz Kitajske, na trg, ki bi lahko nepopravljivo škodovalo industriji Unije, pomeni posebne okoliščine, ki upravičujejo začetek preiskave po uradni dolžnosti. Zaradi subvencioniranja kitajskega sektorja akumulatorskih električnih vozil so se začela akumulatorska električna vozila, proizvedena na Kitajskem, v velikem obsegu in pospešeno uvažati na trg Unije po cenah, s katerimi se znižujejo cene ali preprečuje zvišanje cen, do katerega bi sicer prišlo, kar bi lahko industriji akumulatorskih električnih vozil v Uniji povzročilo znatno škodo, ki bi lahko bila zaradi tehnološkega razvoja in potrebne ravni financiranja raziskav in razvoja nepopravljiva. Dejstvo, da bi lahko predstavniki industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji sami vložili pritožbo, ne vpliva na ugotovitev Komisije, da so v tem konkretnem primeru obstajale posebne okoliščine, ki upravičujejo začetek preiskave po uradni dolžnosti. Poleg tega Komisija ne komentira medijskih poročil. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(118) Kitajska vlada je trdila, da dokument o začetku ni vseboval dokazov o preferenčnih posojilih in zavarovanju izvoznih kreditov, zadostnih dokazov o zagotavljanju nepovratnih sredstev, dokazov o zagotavljanju blaga in storitev za plačilo, nižje od primernega, in dokazov za preiskavo izpadlih ali neizterjanih prihodkov vlade ter da je temeljil na napačni razlagi rabatov na izvozne davke.

(119) Dokazi, vključeni v dokument o začetku, so bile informacije, ki so bile Komisiji razumno na voljo pred začetkom preiskave. Kot je razvidno iz memoranduma o zadostnosti dokazov, ki vsebuje oceno Komisije glede vseh dokazov v zvezi s Kitajsko, ki so ji bili na voljo, in na podlagi katerega je Komisija začela preiskavo, so bili v začetni fazi na voljo zadostni dokazi, da se lahko proti domnevnim subvencijam uvedejo izravnalni ukrepi glede na njihov obstoj, višino in naravo. Komisija je v zvezi z vsemi domnevnimi shemami, navedenimi v dokumentu o začetku, navedla pravno podlago, specifičnost teh subvencijskih shem za sektor akumulatorskih električnih vozil in, če je imela dostop do njih, podrobne javno dostopne informacije o zneskih subvencij, ki jih je kitajska vlada zagotovila proizvajalcem izvoznikom akumulatorskih električnih vozil. Komisija je zato menila, da ima v skladu z osnovno uredbo in Sporazumom SCM dovolj dokazov o subvencioniranju, proti kateremu se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(120) Kitajska vlada je navedla, da Komisija v preiskavah, ki jih začne na podlagi pritožbe industrije Unije, vprašanja v zvezi z uvozom proizvajalcev Unije iz države v preiskavi, njihovim odnosom s proizvajalci izvozniki in njihovimi dejavnostmi v Uniji na splošno preverja v okviru ugotavljanja reprezentativnosti, ki se opravi pred začetkom preiskave. Kitajska vlada je Komisijo zato pozvala, naj (i) pojasni, ali je pri opredelitvi industrije akumulatorskih električnih vozil Unije v dokumentu o začetku upoštevala dejstvo, da nekateri proizvajalci Unije proizvajajo na Kitajskem in da so nekateri v lasti kitajskih družb ali imajo v Uniji majhen obseg proizvodnje, (ii) navede sestavo industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji v smislu števila proizvajalcev in skupin proizvajalcev, skupnega obsega proizvodnje akumulatorskih električnih vozil v Uniji ter skupnega obsega in vrednosti prodaje industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji v posameznih letih obravnavanega obdobja, (iii) pojasni, ali je katerega od proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije odstranila s seznama 12 proizvajalcev, navedenih v dokumentu o začetku, (iv) navede skupno količino in vrednost izdelkov, ki so jih proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije uvozili iz Kitajske in drugih držav, ter (v) navede količino in vrednost izdelkov (lahko tudi v razponih), ki so jih proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije uvozili iz Kitajske, v primerjavi z njihovih skupnim obsegom proizvodnje in prodaje v EU.

(121) Komisija je opozorila, da je sedanjo preiskavo začela na lastno pobudo in ne na podlagi pritožbe. V sedanji preiskavi ji zato ni bilo treba ugotavljati reprezentativnosti. Iz tega sledi, da zahteve kitajske vlade glede pojasnil in informacij, povezane z dokumentom o začetku, v zvezi s tem niso bile ustrezne in so bile zato zavrnjene.

(122) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da je Komisija v dokumentu o začetku selektivno in neupravičeno uporabila več podatkovnih zbirk, kot so Global Trade Atlas (v nadaljnjem besedilu: podatkovna zbirka GTA) ter podatkovni zbirki Eurostata in družbe S&P Global Mobility, za različne vidike ocenjevanja škode, ne da bi poskušala informacije uskladiti ali pojasniti, kako oziroma zakaj je bil določen nabor podatkov primeren za določen del ocene škode.

(123) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. Komisija je v dokumentu o začetku uporabila informacije, ki so ji bile na voljo pred začetkom preiskave. Eurostatova podatkovna zbirka je v lasti Komisije, drugi dve zbirki pa ne, zato Komisija informacij iz teh podatkovnih zbirk ni mogla povsem uskladiti. Poleg tega je Komisija v dokumentu o začetku pojasnila, da je, kadar je bilo to mogoče, informacije iz teh podatkovnih zbirk navzkrižno preverila in te informacije po potrebi prilagodila v skladu z drugimi informacijami, ki so ji bile na voljo. Komisija je pojasnila tudi, da podatki družbe S&P Global Mobility zagotavljajo podrobnejši pregled vrst akumulatorskih električnih vozil, ki se prodajajo na trgu Unije, in zagotovila pojasnila glede dveh podatkovnih modulov, ki ju je uporabila. Poleg tega so podatki o obsegu uvoza akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske temeljili na Eurostatovi podatkovni zbirki, podatki o obsegu kitajskega izvoza v Unijo pa na podatkovni zbirki GTA. Obseg uvoza akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske v Unijo in obseg izvoza akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske v Unijo nista enaka, ker temeljita na podatkih, ki so jih sporočili različni carinski organi. Ugotovitev je bila ne glede na vir informacij sicer enaka: obseg uvoza/izvoza akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske se je v obdobju, ki ga zajema dokument o začetku, povečal. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(124) Kitajska vlada je trdila, da je Komisija za ugotavljanje kitajskih uvoznih cen, tržnega deleža in cenovnih učinkov na industrijo akumulatorskih električnih vozil v Uniji ter ocenjevanje prihodnjih cenovnih učinkov kitajskega uvoza in položaja industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji v dokumentu o začetku polletne podatke za leto 2023 primerjala s podatki za pretekla polna leta, kot so 2020, 2021 in 2022, ter da taka ocena ni objektivna.

(125) Komisija je v dokumentu o začetku kot ocenjevalno obdobje uporabila polna leta 2020, 2021 in 2022 ter prvo polovico leta 2023, saj se je preiskava začela oktobra 2023, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1. Da bi ocenila trend kazalnikov škode v zvezi z obsegom, kot so obseg uvoza, prodaje, izvoza, proizvodnje in potrošnje, je indeks na podlagi izhodiščnega leta 2020 izračunala samo za polna leta. Komisija indeksa za prvo polovico leta 2023 ni izračunala na podlagi polnega izhodiščnega leta 2020, saj morata biti obdobje ocenjevanja in izhodiščno leto pri kazalniku obsega ista (pri čemer polovice leta ni mogoče primerjati s polnim letom). Povprečne cene niso kazalnik obsega, zato je Komisija indeks izračunala tudi za prvo polovico leta 2023, pri čemer je kot izhodiščno leto uporabila polno leto 2020. Taka ocena je za industrije, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil, katere prodajna cena ni sezonsko pogojena, popolnoma objektivna, če je zadevno obdobje znano. Komisija je tržne deleže izračunala za vsako polno leto (2020, 2021 in 2022) in prvo polovico leta 2023 ter pojasnila, kako se je tržni delež v tem obdobju spreminjal. Kar zadeva ugotovitve Komisije glede cenovnih učinkov kitajskega uvoza na industrijo akumulatorskih električnih vozil v Uniji in ocenjenih prihodnjih cenovnih učinkov tega uvoza, navedene v dokumentu o začetku, kitajska vlada ni natančno pojasnila, zakaj naj ugotovitve Komisije ne bi bile objektivne. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(126) Kitajska vlada je trdila, da so podatki o obsegu prodaje in prodajnih cenah industrije Unije temeljili na različnih virih in naborih podatkov ter da ocena Komisije zato ni bila objektivna. Zbornica CCCME je trdila, da je Komisija za različne vidike ocene škode uporabila različne nabore podatkov in da posledično ni bilo mogoče pridobiti natančne slike o položaju industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji.

(127) Komisija se s temi trditvami ni strinjala. Informacije, vključene v dokument o začetku, temeljijo na informacijah, ki so bile Komisiji razumno na voljo pred začetkom preiskave. Komisija je morala v dokumentu o začetku uporabiti več podatkovnih zbirk, kot so podatkovna zbirka GTA ter podatkovni zbirki Eurostata in družbe S&P Global Mobility, saj enotna podatkovna zbirka z vsemi informacijami, ki jih je Komisija potrebovala pri svoji oceni, ni bila na voljo. Dejstvo, da obseg prodaje industrije Unije in prodajne cene ne temeljijo na isti podatkovni zbirki, ne pomeni, da ocena Komisije ni objektivna. Kot je pojasnjeno v dokumentu o začetku, podatkovna zbirka, ki jo je Komisija uporabila za oceno cenovnega trenda industrije Unije, ni vključevala podatkov o poreklu avtomobilov. To je bilo zlasti pomembno v primeru akumulatorskih električnih vozil, ki jih proizvaja skupina Tesla, pri čemer so lahko nekateri modeli proizvedeni tako na Kitajskem kot v Uniji. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(128) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta Komisijo pozvali, naj (i) zagotovi dodatne podrobnosti v zvezi s podatkovnima moduloma in poročili družbe S&P Global Mobility, ki jih je Komisija uporabila v dokumentu o začetku, in sicer v zvezi z metodologijo zbiranja podatkov o obsegu in vrednosti prodaje, ki jo je uporabila družba S&P Global Mobility, vključno z osnovo za zbiranje podatkov, virom in tem, ali podatki vključujejo kakršne koli ocene, in v primeru, da jih, naravo teh ocen, ter (ii) razkrije osnovne podatke družbe S&P Global Mobility, ki jih je razvrstila/izbrala na podlagi posebnih parametrov. Nadalje je bilo navedeno, da je publikacija družbe S&P Global Mobility sicer plačljiva, vendar jo je mogoče enačiti s podatkovno zbirko GTA, in da bi morala Komisija glede na to, da v protidampinških preiskavah (v zvezi z izborom reprezentativne države) razkrije podrobne podatke iz podatkovne zbirke GTA, zagotoviti tudi podrobne podatke v zvezi s podatkovnima moduloma družbe S&P Mobility. Zbornica CCCME je trdila tudi, da so osnovni podatki družbe S&P Global Mobility o viru in informacije o metodologiji, uporabljeni za zbiranje podatkov o obsegu in vrednosti prodaje akumulatorskih električnih vozil ter njihovem poreklu, ključni za to, da bi lahko zainteresirane strani preverile verodostojnost in zanesljivost podatkov, ki jih uporablja Komisija. Zbornica CCCME je trdila, da ni jasno, ali se podatki družbe S&P Global Mobility v okviru obeh modulov, ki ju je uporabila Komisija, ujemajo in ali sploh zajemajo celoten obseg prodaje akumulatorskih električnih vozil, proizvedenih na Kitajskem in v EU, v Uniji.

(129) Kot je pojasnjeno v dokumentu o začetku, je Komisija za oceno uvoza kitajskih akumulatorskih električnih vozil v Unijo uporabila dva podatkovna modula družbe S&P Global Mobility. En podatkovni modul (modul 1) je temeljil na podatkih o obsegu proizvodnje, namenjene prodaji na trgu Unije. Na podlagi tega modula je lahko Komisija natančno določila lokacijo proizvodnje določenega modela akumulatorskega električnega vozila, namenjenega prodaji na trgu Unije. To je bilo zlasti pomembno za modele akumulatorskih električnih vozil, ki so se prodajali na trgu Unije, vendar so bili proizvedeni v več državah (ne le na Kitajskem), kot so modeli skupine Tesla. Drug podatkovni modul (modul 2) je temeljil na podatkih o prodaji akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije. Vendar na podlagi tega modula ni bilo mogoče natančno določiti lokacije izdelave posameznih modelov avtomobilov. Kot je poudarila kitajska vlada, je publikacija družbe S&P Global Mobility plačljiva, zato Komisija ne more razkriti osnovnih podatkov. Raven podatkov iz podatkovne zbirke družbe S&P Global Mobility (proizvodnja, namenjena prodaji v Uniji, glede na proizvajalca, model vozil itd.) ni primerljiva z informacijami, ki jih Komisija pri izboru reprezentativne države v protidampinških preiskavah razkrije iz podatkovne zbirke GTA (podatki o uvozu). Sicer pa lahko kitajska vlada in zbornica CCCME podatke družbe S&P Global Mobility kupita. V vsakem primeru je Komisija opazila, da je zbornica CCCME že imela dostop do podatkov iz modula 2 družbe S&P Global Mobility, saj so bili ti podatki uporabljeni pri analizi, predloženi v Prilogi I k dokumentu zbornice CCCME z dne 20. decembra 2023. Zahteva je bila zato zavrnjena.

(130) Zbornica CCCME je trdila, da je Komisija v dokumentu o začetku akumulatorska električna vozila Unije razvrstila v različne segmente, ni pa predložila informacij o kitajskih akumulatorskih električnih vozil in tem, ali jih je v posameznih segmentih mogoče primerjati z akumulatorskimi električnimi vozili Unije. Zbornica CCCME je trdila tudi, da se v dokumentu o začetku v okviru posameznih segmentov nista upoštevali konkurenca in zamenljivost med kitajskimi akumulatorskimi električnimi vozili in akumulatorskimi električnimi vozili, ki jih proizvajajo proizvajalci Unije, v Uniji. Poleg tega je trdila, da bi lahko znotraj posameznih segmentov obstajali različni modeli in vrste karoserije akumulatorskih električnih vozil, kot so avtomobili in športna terenska vozila, in da je ta razlika med vrstami karoserije vplivala na primerljivost cen ter da so zaradi nje in drugih dejavnikov tudi modeli akumulatorskih električnih vozil v določenem segmentu verjetno neprimerljivi.

(131) Komisija v sedanji preiskavi ni sama oblikovala segmentov (v smislu vrst izdelka), ki jih je uporabila za primerjavo cen. Informacije o segmentih so bile vključene v podatke, pridobljene od družbe S&P Global Mobility, saj vsa akumulatorska električna vozila, ki se prodajajo na trgu Unije, v take segmente uvrščajo druge tretje strani, kot so proizvajalci, trgovci z avtomobili, družbe za najem avtomobilov itd. Ti segmenti se uporabljajo tako za akumulatorska električna vozila, ki jih proizvaja industrija Unije, kot za akumulatorska električna vozila, uvožena iz Kitajske. Poleg tega Komisiji v dokumentu o začetku ni bilo treba opraviti poglobljene primerjalne ocene kitajskih uvoženih akumulatorskih električnih vozil in akumulatorskih električnih vozil, ki jih proizvaja industrija Unije. Taka primerjava se med preiskavo izvede na podlagi kontrolnih številk izdelka, ki jih morajo predložiti vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki in vzorčeni proizvajalci Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(132) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da je Komisija za oblikovanje kitajskih cen akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije uporabila Eurostatove podatke, ki so vključevali lasten uvoz industrije Unije, in ugotovila, da so se cene med letom 2020 in prvo polovico leta 2023 znižale za 2 %, pri čemer pa ni upoštevala dejstva, da so podatki družbe S&P Global Mobility pokazali, da se je tehtana povprečna prodajna cena kitajskega uvoza akumulatorskih električnih vozil med letom 2022 in prvo polovico leta 2023 zvišala za 3 %. Kitajska vlada je trdila tudi, da na podlagi Eurostatovih podatkov ni mogoče ustrezno oceniti kitajskih uvoznih cen akumulatorskih električnih vozil, ker je industrija Unije iz Kitajske večinoma uvažala po transfernih cenah.

(133) Komisija je ugotovila, da si trditve kitajske vlade nasprotujejo. Kitajska vlada je po eni strani trdila, da primerjava povprečnih cen iz polletnega obdobja s povprečnimi cenami iz obdobja enega leta ni bila objektivna, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 124, po drugi strani pa je bila do Komisije kritična, ker pri svoji analizi ni upoštevala, da so se cene v prvi polovici leta 2023 v primerjavi z letom 2022 zvišale. Poleg tega mora Komisija pri oceni trenda uvoznih cen upoštevati celoten obseg uvoza iz Kitajske, tudi če je bil ta deloma izveden po transfernih cenah. Podatki družbe S&P Global Mobility niso vključevali cene uvoza iz Kitajske, temveč tehtano povprečno ceno za končnega potrošnika akumulatorskih električnih vozil, uvoženih iz Kitajske. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(134) Kitajska vlada je trdila, da tehtana povprečna uvozna cena na enoto, ki je temeljila na Eurostatovih podatkih, ni bila povezana z dejansko prodajno ceno akumulatorskih električnih vozil za potrošnika, o kateri je poročala družba S&P Global Mobility, ter da ocena cen v dokumentu o začetku posledično ni bila objektivna oziroma ni temeljila na pozitivnih dokazih.

(135) Cene iz Eurostatove podatkovne zbirke in podatkovne zbirke družbe S&P Global Mobility so različne, saj gre za cene za različne vrste strank in na različnih ravneh trgovanja. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(136) Kitajska vlada je trdila, da navedba Komisije iz dokumenta o začetku, da modul 2 družbe S&P Global Mobility, ki je bil uporabljen za primerjavo med cenami industrije Unije in kitajskimi uvoznimi cenami, vključuje večino obsega prodaje vseh akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije v glavnih državah članicah, vzbuja dvom o obsegu in zajemu podatkov družbe S&P Global Mobility. To je trdila tudi zbornica CCCME, ki je Komisijo pozvala, naj pojasni svojo izbiro virov podatkov in reprezentativnost uporabljenih podatkov.

(137) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. V dokument o začetku Komisiji ni bilo treba vključiti primerjave cen vseh akumulatorskih električnih vozil industrije Unije in kitajskih akumulatorskih električnih vozil. Kot je pojasnjeno v dokumentu o začetku, je modul 2 družbe S&P Global Mobility zajemal večino obsega prodaje vseh akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije v glavnih državah članicah, zato so bili podatki reprezentativni. Ker se je preiskava začela po uradni dolžnosti, Komisija poleg tega v dokumentu o začetku ni imela podatkov industrije Unije, zato je za primerjavo cen uporabila najboljše razpoložljive informacije, tj. podatke družbe S&P Global Mobility, ki je zanesljiv vir informacij za proizvajalce avtomobilov.

(138) Poleg tega sta kitajska vlada in zbornica CCCME navedli, da Komisija ni razkrila obsega kitajskih akumulatorskih električnih vozil in akumulatorskih električnih vozil Unije, upoštevanega pri cenovnih učinkih v celoti in po segmentih, zato nista mogli ugotoviti, ali sta bili izračunana razlika v ceni za posamezen segment in celotna razlika v ceni reprezentativni.

(139) Komisija v dokumentu o začetku ni izvedla ocene cen za posamezen segment v smislu segmentacije trga. Komisija je za primerjavo cen uporabila dejavnik segmenta v smislu vrst izdelka, da bi bila primerjava smiselna glede na različne modele akumulatorskih električnih vozil, ki se prodajajo na trgu Unije, saj v zvezi s tem ni na voljo drugih informacij. Komisiji zato ni bilo treba razkriti obsega akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske in Unije, ki se je upošteval pri cenovnih učinkih. Trditev je bila zato zavrnjena.

(140) Poleg tega je kitajska vlada trdila, da Komisija ni navedla, ali je segmente osebnih avtomobilov, ki jih je navedla Komisija in so bili upoštevani pri primerjavi cen, oblikovala Komisija ali jih je uporabila tudi družba S&P Global Mobility.

(141) Komisija je opozorila, da so bile informacije o segmentih na voljo v modulu 2 družbe S&P Global Mobility.

(142) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili tudi, da v dokumentu o začetku za nekatere segmente ni bila navedena primerjava cen in da ni bilo predloženo nobeno pojasnilo glede njihove izključitve. Nadalje sta trdili, da je treba v primeru, da se kitajska akumulatorska električna vozila na trgu Unije niso prodajala v teh segmentih, te vrste akumulatorskih električnih vozil izključiti iz obsega izdelka.

(143) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 139, Komisija ni opravila primerjave cen po segmentih v smislu segmentacije. Poleg tega so bila v preiskavi zajeta vsa akumulatorska električna vozila, zato ni bilo pomembno, ali kitajski proizvajalci izvozniki niso izvažali akumulatorskih električnih vozil na trg Unije v nekaterih segmentih. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(144) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da bi morala Komisija pri primerjavi cen upoštevati druge dejavnike, ki vplivajo na primerljivost, kot so razlike v obsegu prodaje strankam in raven trgovanja.

(145) Komisiji v dokumentu o začetku preiskave ni treba opraviti primerjave cen, pri kateri bi upoštevala vse dejavnike, ki vplivajo na primerljivost, saj pred začetkom preiskave nima dostopa do takih podrobnih informacij. Tak izračun se izvede med preiskavo na podlagi podrobnih informacij, ki jih predložijo vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki in vzorčeni proizvajalci Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(146) Kitajska vlada, zbornica CCCME in družba 24 so trdile, da primerjava cen, ki jo je Komisija opravila v dokumentu o začetku, ni bila objektivna, saj je bila iz nje izključena prodaja skupine Tesla, čeprav je bila ta prodaja znatna.

(147) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. Kot je bilo pojasnjeno v dokumentu o začetku, poreklo prodaje skupine Tesla na trgu Unije ni bilo navedeno v podatkovni zbirki družbe S&P Global Mobility, ki jo je Komisija uporabila za primerjavo cen. Poleg tega Komisiji v dokumentu o začetku ni bilo treba primerjati cen za ves izvoz in vso prodajo industrije Unije. Informacije v dokumentu o začetku temeljijo na informacijah, ki so bile Komisiji razumno na voljo pred začetkom preiskave. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(148) Kitajska vlada je trdila, da je Komisija v dokumentu o začetku opravila primerjavo cen za leto 2022 in prvo polovico leta 2023 ter da ni upoštevala podatkov za leti 2020 in 2021, kot tudi ne medsebojnega vpliva cen kitajskih in evropskih akumulatorskih električnih vozil skozi čas, pri čemer se je sklicevala na poročila pritožbenega organa v zadevi Kitajska – HP-SSST (EU in Japonska) ([18]). Zbornica CCCME je to trditev ponovila v predložitvi z dne 20. decembra 2023 in se sklicevala tudi na poročilo odbora v zadevi Maroko – dokončni protidampinški ukrepi za delovne zvezke (Tunizija) ([19]).

([18]) Poročili pritožbenega organa, *China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union* (Kitajska – Ukrepi za uvedbo protidampinških dajatev na visokozmogljive brezšivne cevi iz nerjavnega jekla (HP-SSST) iz Japonske/Kitajske – Ukrepi za uvedbo protidampinških dajatev na visokozmogljive brezšivne cevi iz nerjavnega jekla (HP-SSST) iz Evropske unije), WT/DS454/AB/R in Dodatek 1 / WT/DS460/AB/R in Dodatek 1, sprejeti 28. oktobra 2015, DSR 2015:IX, str. 4573, točki 5.159 in 5.160.

([19]) Poročilo odbora, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia* (Maroko – dokončni protidampinški ukrepi za šolske delovne zvezke iz Tunizije), WT/DS578/R in Dodatek 1, poslan članicam STO 27. julija 2021, pritožba vložena 28. julija 2021, točke 7.218–7.220.

(149) Komisija je ugotovila, da se poročila STO nanašajo na analizo cen, opravljeno med preiskavo, in ne na analizo iz pritožbe ali dokumenta o začetku, kjer je dokazni standard nižji. Komisija je menila, da je bila analiza cen, predložena v dokumentu o začetku, pred začetkom preiskave zadostna. Med preiskavo se opravi bolj poglobljena analiza na podlagi podatkov, ki jih predložijo vzorčeni kitajski izvozniki in vzorčeni proizvajalci Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(150) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili tudi, da Komisija pri primerjavi cen ni upoštevala uvoza proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije in da je splošna poslovna strategija proizvajalcev Unije verjetno vplivala na strategijo oblikovanja cen proizvajalcev Unije za akumulatorska električna vozila, proizvedena na Kitajskem.

(151) Kar zadeva primerjavo cen, je Komisija iz primerjave cen izključila samo prodajo družbe Tesla, ker na podlagi razpoložljivih informacij ni mogla razlikovati med akumulatorskimi električnimi vozili družbe Tesla, proizvedenimi na Kitajskem, in akumulatorskimi električnimi vozili, proizvedenimi v Uniji, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 147. Poleg tega je Komisija ugotovila, da kitajska vlada in zbornica CCCME nista utemeljili svoje trditve v zvezi s strategijo oblikovanja cen industrije Unije. Ti trditvi sta bili zato zavrnjeni.

(152) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili tudi, da Komisija pri primerjavi cen ni upoštevala dejavnika blagovne znamke, ne da bi pojasnili, kako bi morala Komisija ta dejavnik upoštevati pri primerjavi cen. Trdili sta tudi, da se zaradi zvišanja prodajnih cen industrije Unije v povezavi z naraščajočim obsegom prodaje poraja vprašanja o tem, v kolikšni meri akumulatorska električna vozila kitajskih blagovnih znamk konkurirajo industriji Unije, in da domnevno nižje cene uvoza kitajskih akumulatorskih električnih vozil same po sebi ne kažejo na oviranje dviga cen ali znižanje cen. Kitajska vlada in zbornica CCCME sta navedli, da je odbor v poročilu Maroko – dokončni protidampinški ukrepi za delovne zvezke (Tunizija) ([20]) opozoril, da mora preiskovalni organ pri preučitvi cenovnih učinkov upoštevati razlike med tremi cenovnimi učinki, saj se elementi, pomembni za preučitev znatnega nelojalnega nižanja prodajnih cen, razlikujejo od elementov, ki so pomembni za preučitev znatnega nižanja cen in oviranja njihovega dviga. Kitajska vlada in zbornica CCCME sta nadalje opozorili, da ni bila opravljena neodvisna analiza nižanja cen in oviranja njihovega dviga ter da trditev o nižanju cen ni utemeljena, saj so se cene industrije Unije v obravnavanem obdobju zvišale. Družba 24 je kot dejavnike, ki jih Komisija v dokumentu o začetku ni upoštevala pri analizi cen, dodala tudi (i) tržne segmente in (ii) druge dejavnike, ki vplivajo na konkurenčno dinamiko v avtomobilskem sektorju, pri čemer teh dejavnikov ni navedla.

(153) Komisija je menila, da je v dokumentu o začetku zagotovila zadostne informacije o cenah na podlagi informacij, ki so ji bile razumno na voljo pred začetkom preiskave. Komisija bo med preiskavo izvedla poglobljeno analizo cen na podlagi informacij, ki so jih predložili vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki in vzorčeni proizvajalci Unije.

(154) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta v zvezi z oceno domnevne ranljivosti industrije akumulatorskih električnih vozil Unije trdili, da (i) se je Komisija v dokumentu o začetku selektivno osredotočila na posebne gospodarske kazalnike industrije Unije, kot so obseg proizvodnje, obseg prodaje, tržni delež, prodajne cene in zaposlovanje, pri tem pa prezrla druge kazalnike, ki so ključni za oceno položaja in obetov industrije akumulatorskih električnih vozil Unije, kot so proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, proizvodni stroški, dejavniki, ki vplivajo na prodajne cene, dobičkonosnost in donosnost naložb, (ii) je iz kazalnikov, ki jih je Komisija uporabila v dokumentu o začetku, razvidno, da je industrija Unije zdrava, saj je imela v obravnavanem obdobju večinski tržni delež, in da majhno zmanjšanje tržnega deleža v šestmesečnem obdobju ni bilo zanesljiv kazalnik ranljivosti, saj so proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije uspešno prodajali svojo celotno proizvodnjo in jo povečevali ter hkrati beležili znatno rast prodaje na rastočem trgu, (iii) se je prodaja industrije Unije v obdobju 2020–2022 povečala za stopnjo, ki je višja od stopnje rasti potrošnje Unije, (iv) prodajne cene industrije Unije, ki so se zvišale za 30 %, kažejo, da so proizvajalci Unije lahko ohranili svoj tržni delež in zvišali cene ne glede na uvoz kitajskih akumulatorskih električnih vozil, (v) vse večja zaposlenost kaže, da je industrija Unije optimistična glede prihodnjih obetov, (vi) se je izvoz industrije Unije povečal. Družba 24 je trdila tudi, da industrija Unije ni v ranljivem položaju in dejansko raste, saj podatki o obsegu prodaje, proizvodnji in izvozu kažejo pozitiven trend, podatki o tržnem deležu pa ne kažejo jasnega trenda, čeprav se je trg od leta 2021 izboljšal.

([20]) Poročilo odbora, *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* (Maroko – dokončni protidampinški ukrepi za delovne zvezke (Tunizija)), točki 7.195 in 7.196.

(155) Ker se je preiskava začela po uradni dolžnosti, je Komisija v dokumentu o začetku predložila informacije, ki so bile javno dostopne. Menila je, da je v dokumentu o začetku predložila zadostne informacije v zvezi z ranljivostjo industrije Unije. Komisija je zlasti pojasnila, da položaj industrije Unije ne kaže na obstoj znatne škode, ki bi jo povzročil uvoz iz Kitajske. Vendar so kitajski izvozniki v zelo kratkem času znatno povečali svoj prodor na trg Unije, in sicer po cenah, ki so bile znatno nižje od cen industrije Unije, s čimer so znižali cene ali preprečili njihovo zvišanje, do katerega bi sicer prišlo, ter posledično izvajali velik pritisk na prodajo Unije, tržne deleže in stopnje dobička. To je bilo zlasti pomembno v razmerah, ko bo morala industrija Unije doseči večji obseg prodaje na trgu akumulatorskih električnih vozil, da bi absorbirala obsežne naložbe, ki jih bo morala izvesti za ohranitev konkurenčnosti pri prehodu na popolno elektrifikacijo. Zaradi porasta poceni uvoza akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz Kitajske, ki pridobiva znaten tržni delež na rastočem trgu, bi industrija Unije utrpela velike izgube, ki bi lahko hitro postale nevzdržne.

(156) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta v zvezi z grožnjo škode trdili, da Komisija ni predložila nobenih dokazov in pojasnil v zvezi s pravno zahtevo iz uvodnega odstavka člena 8(8) osnovne uredbe v zvezi s spremembo okoliščin, ki bi povzročila razmere, v katerih je škoda jasno predvidena in neposredna, ter da Komisija ni izvedla nobene v prihodnost usmerjene analize.

(157) Komisija je v dokumentu o začetku predložila zadostne dokaze, ki nakazujejo, da bi razvoj subvencioniranega uvoza pomenil neposredno grožnjo škode za že tako ranljivo industrijo Unije. Komisija je zlasti predložila dokaze, da bi lahko kombinacija velikega obsega in tržnih deležev kitajskih akumulatorskih električnih vozil po zelo nizkih cenah ogrozila preživetje industrije akumulatorskih električnih vozil Unije. Kitajski proizvajalci izvozniki akumulatorskih električnih vozil menijo, da je trg Unije zaradi jasnega časovnega načrta za elektrifikacijo, velikosti in cen zelo privlačen. Poleg tega je Komisija v zvezi z v prihodnost usmerjeno analizo ugotovila, da je analiza grožnje škode po naravi usmerjena v prihodnost in da analiza elementov iz oddelka 6 dokumenta o začetku pomeni v prihodnost usmerjeno analizo. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(158) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da je Komisija pri oceni stopnje povečanja kitajskega uvoza v dokumentu o začetku upoštevala le tržni delež kitajskih blagovnih znamk, čeprav bi morala vključiti celoten uvoz iz Kitajske.

(159) Komisija se s to trditvijo ne strinja. Komisija je v dokumentu o začetku izračunala tržni delež celotnega uvoza iz Kitajske v oddelku o škodi. V oddelku o grožnji škode je dopolnila informacije o tržnem deležu, opredeljene v oddelku o škodi, in pojasnila, da je mogoče uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske razdeliti na tri kategorije, kot so evropske blagovne znamke, ameriška blagovna znamka in kitajske blagovne znamke, ter zagotovila tudi tržni delež kitajskih blagovnih znamk. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(160) Družba 24 je trdila, da Komisija v dokumentu o začetku ni ustrezno pojasnila metodologije za izračun znatne stopnje povečanja subvencioniranega uvoza na trg Unije. Zlasti je trdila, da se je Komisija močno opirala na podatke o izvozu kitajskih akumulatorskih električnih vozil iz podatkovne zbirke GTA in ni pojasnila osnovne metodologije podatkovne zbirke GTA glede na znatne razlike med podatki iz podatkovne zbirke GTA in drugimi viri, kot sta Eurostat in S&P Global Mobility.

(161) Komisija se ni strinjala z neutemeljeno ugotovitvijo družbe 24, da se je pri oceni stopnje povečanja subvencioniranega uvoza v Unijo močno opirala na podatke iz podatkovne zbirke GTA. Poleg tega ni jasno, katero metodologijo naj bi Komisija pojasnila v zvezi z GTA. Komisija je za oceno povečanja uvoza/izvoza kitajskih akumulatorskih električnih vozil v Unijo uporabila tri vire, ki so ji bili na voljo pred začetkom preiskave, in sicer Eurostat, S&P Global Mobility in GTA. Komisija v svoji oceni ni dala posebnega pomena nobeni od teh podatkovnih zbirk. Kot je poudarila sama družba 24, je podatkovna zbirka GTA vsebovala podatke o kitajskem izvozu na trg Unije. Eurostat je poročal o podatkih o uvozu iz Kitajske na trg Unije. Obseg izvoza se lahko razlikuje od obsega uvoza, zlasti v primerih, ko podatke zagotovijo različni carinski organi. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(162) Kitajska vlada je trdila, da naj bi bil pri tržnem deležu kitajskih blagovnih znamk, ki ga je Komisija izračunala na podlagi različnih virov podatkov, namerno precejen delež kitajskih blagovnih znamk, da bi se ustvaril lažen vtis o znatni stopnji povečanja uvoza kitajskih blagovnih znamk v Unijo, saj je bil tržni delež, ki ga je izračunala Komisija, višji od zadevnega tržnega deleža, ki ga je sporočilo združenje ACEA.

(163) Komisija se s to trditvijo ni strinjala. Komisija ne more komentirati podatkov o tržnem deležu, ki jih je predložilo združenje ACEA, ter njegovih virov in metodologije, saj ni imela dostopa do podrobnega nabora podatkov, ki ga je v zvezi s tem uporabilo združenje ACEA. Kljub temu se pri primerjavi tržnega deleža, ki ga je sporočilo združenje ACEA, in tržnega deleža, ki ga je Komisija izračunala za kitajske blagovne znamke, zdi, da združenje ACEA v ta izračun ni vključilo uvoza kitajske skupine Geely, zlasti prodaje družbe Polestar.

(164) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili, da ocena Komisije ni bila objektivna, saj naj bi bil lastni uvoz industrije Unije izključen iz ocene stopnje prihodnjega povečanja kitajskega uvoza in ocene obsega prodaje Unije.

(165) Uvoz industrije Unije ni bil izključen iz ocene prihodnjega povečanja kitajskega uvoza. Poleg tega mora obseg prodaje industrije Unije v analizi škode vključevati samo obseg akumulatorskih električnih vozil, proizvedenih v Uniji, obseg akumulatorskih električnih vozil, uvoženih iz Kitajske, pa je dejansko nadaljnja prodaja industrije Unije na trgu Unije, saj pri tej vrsti prodaje industrija Unije deluje kot trgovec na trgu Unije in ne kot proizvajalec. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(166) Kitajska vlada in družba 24 sta trdili, da Komisija ni opravila objektivne preučitve, saj ocene kitajskega uvoza akumulatorskih električnih vozil ni izvedla na podlagi segmenta, kot je to storila pri analizi cenovnega učinka.

(167) Komisija v dokumentu o začetku ni izvedla analize cenovnega učinka na podlagi segmenta. Komisija je preprosto primerjala cene akumulatorskih električnih vozil industrije Unije s kitajskimi akumulatorskimi električnimi vozili v različnih segmentih v smislu vrst izdelka, da bi bila primerjava cen smiselna glede na več vrst akumulatorskih električnih vozil, ki jih prodaja industrija Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(168) Kitajska vlada je v zvezi s tržnim deležem kitajskih blagovnih znamk, ki temelji na podatkih družbe S&P Global Mobility, iz dokumenta o začetku od Komisije zahtevala, da (i) potrdi, ali so navedeni razponi tržnih deležev pravilni, (ii) pojasni, zakaj so bili razponi navedeni, kljub temu da je Komisija v skladu z dokumentom o začetku preiskave dejansko imela točne podatke in je bil za leto 2021 predložen natančen tržni delež kitajskih blagovnih znamk (tj. 3 %).

(169) Kot je bilo jasno pojasnjeno v dokumentu o začetku, je bil tržni delež kitajskih blagovnih znamk predložen v razponih, ker je Komisija uporabila dva modula podatkov družbe S&P Global Mobility, pri katerih je bila podlaga za zbiranje podatkov različna. Razponi, ki jih je predložila Komisija, so kazali rezultat izračuna tržnih deležev na podlagi teh dveh modulov. Komisija za leto 2021 ni predložila razpona, saj je bil rezultat izračuna tržnega deleža enak za oba modula podatkov.

(170) Kitajska vlada in zbornica CCCME sta trdili tudi, da trditve Komisije o presežni zmogljivosti Kitajske niso bile točne in da je znaten delež proizvodne zmogljivosti akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem mogoče pripisati proizvodnji akumulatorskih električnih vozil v Uniji. Družba 24 je trdila, da analiza prostih zmogljivosti na Kitajskem, ki jo je opravila Komisija, ni bila razčlenjena, saj se pri njej niso upoštevali različni segmenti na trgu in razvoj politike na Kitajskem in v tretjih državah, zaradi katerega se bo v prihodnosti v vseh segmentih povečalo povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih. Poleg tega sta kitajska vlada in zbornica CCCME trdili, da Komisija ni ocenila pričakovane rasti kitajskega povpraševanja na domačem trgu, čeprav je Kitajska največji svetovni trg za akumulatorska električna vozila, da je bila večina proizvodnje akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem namenjena kitajskemu domačemu trgu in absorpcijski zmogljivosti drugih trgov. Družba 24 je trdila, da Komisija ni zadostno ocenila razvoja in trendov na trgih akumulatorskih električnih vozil v tretjih državah.

(171) Komisija je menila, da je v dokumentu o začetku predložila zadostne informacije v zvezi z zmogljivostjo in prosto zmogljivostjo na Kitajskem. Pojasnila je zlasti, da po navedbah več virov prosta zmogljivost na Kitajskem znaša približno 50 % in naj bi se v prihodnosti povečala, saj se gradi več tovarn. Kitajska je sicer res največji trg za akumulatorska električna vozila, vendar je tudi izvozno usmerjena. Številne kitajske družbe za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil so javno izrazile zanimanje za izvoz akumulatorskih električnih vozil v Unijo in izdelujejo modele akumulatorskih električnih vozil posebej za trg Unije, kot je bilo pojasnjeno v dokumentu o začetku. Poleg tega je Komisija v dokumentu o začetku pojasnila, da so bile ZDA tretji največji trg za akumulatorska električna vozila za Kitajsko in Unijo, vendar so bile ZDA dejansko zaprte za kitajske proizvajalce izvoznike zaradi 27,5-odstotnih skupnih uvoznih dajatev (2,5 % carin in 25 % dajatev ([21]) na podlagi oddelka 301 zakona o trgovini iz leta 1974 ([22])). Tudi drugi manjši trgi, kot sta Turčija in Indija, so imeli visoke uvozne dajatve za uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske. Komisija bo med preiskavo podrobno ocenila absorpcijske zmogljivosti drugih trgov za kitajske proste zmogljivosti.

(172) Zbornica CCCME je trdila, da Komisija ni ocenila, ali sta uvoz kitajskih akumulatorskih električnih vozil in akumulatorska električna vozila Unije v konkurenčnem razmerju in medsebojno zamenljiva, tako da bi lahko prvi povzročil grožnjo škode industriji akumulatorskih električnih vozil Unije. Zbornica CCCME se je v zvezi s tem sklicevala na poročili pritožbenega organa Kitajska – HP-SSST (Japonska in EU) ([23]).

(173) Komisija je ugotovila, da se to poročilo nanaša na ustrezno oceno, ki jo mora Komisija izvesti med preiskavo in ne v pritožbi ali dokumentu o začetku, pri katerih je dokazna raven nižja kot med preiskavo. Poleg tega je Komisija v dokumentu o začetku v oddelku 5.4.2 prikazala primerjavo cen med kitajskimi akumulatorskimi električnimi vozili in akumulatorskimi električnimi vozili Unije na podlagi segmentov v smislu vrste izdelka, v oddelku 5.4.4 je pojasnila elemente stroškov proizvodnje akumulatorskih električnih vozil, ki so enaki za kitajske proizvajalce izvoznike in proizvajalce Unije, v oddelku 5.5 je ugotovila, da so kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v zelo kratkem času bistveno povečali svoj prodor na trg EU po cenah, ki so znatno nižje od cen industrije Unije, nato pa je v oddelkih 6.2 in 6.3 pojasnila, zakaj je trg Unije privlačen za kitajske proizvajalce, zlasti za nekatere kitajske proizvajalce izvoznike, ki jih je Komisija navedla v oddelku 6.3. Nadalje je Komisija v oddelku 7.1 o vzročni zvezi pojasnila, da Unija ne bo mogla zgraditi ustrezne industrije akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije, če bodo na njenem trgu v velikem obsegu prisotni kitajski avtomobili po znatno nižjih cenah od cen industrije Unije. Zato je bilo v začetni fazi preiskave dovolj dokazov, ki nakazujejo, da si kitajska akumulatorska električna vozila in akumulatorska električna vozila Unije neposredno konkurirajo in so medsebojno zamenljiva. Trditev je bila zato zavrnjena.

(174) Družba 24 je trdila, da ni dokazov, da bi uvoz domnevno subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske povzročil grožnjo znatne škode za industrijo akumulatorskih električnih vozil Unije, in sicer zaradi (i) rastoče industrije akumulatorskih električnih vozil Unije, ki po mnenju družbe 24 ni v ranljivem položaju, (ii) pričakovane rasti trga akumulatorskih električnih vozil Unije in (iii) razvoja uvoza iz drugih tretjih držav. Družba 24 je trdila tudi, da Komisija ni upoštevala segmentacije trga osebnih avtomobilov, čeprav je ta element pomemben, saj bi bilo z njim pojasnjeno, da nizke cene kitajskih akumulatorskih električnih vozil v enem tržnem segmentu ne morejo povzročiti domnevne grožnje škode za industrijo Unije, ki deluje v različnih tržnih segmentih. Poleg tega je družba 24 trdila, da tudi če bi obstajala grožnja škode za industrijo Unije, te grožnje ne bi bilo mogoče pripisati uvozu akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske, saj (i) so se veliki deli industrije EU osredotočali na avtomobile z motorji z notranjim zgorevanjem, kjer so imeli konkurenčno prednost, in so šele nedavno začeli vlagati v trg akumulatorskih električnih vozil, (ii) so bile naložbe v globalno dobavno verigo baterij za električna vozila majhne ter (iii) so pomanjkanje cenovno dostopnih surovin za proizvodnjo baterij in visoke cene energije še poslabšali zunanji pretresi, zlasti ruska agresija v Ukrajini.

(175) Kitajska vlada je trdila, da Komisija ni ustrezno ocenila (i) uvoza iz tretjih držav, (ii) lastnega uvoza akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske s strani proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije, kar je poudarila tudi zbornica CCCME, in (iii) sprememb vzorcev potrošnje.

([21]) https://www.piie.com/blogs/trade-and-investment-policy-watch/more-soybeans-trumps-section-301-tariffs-and-chinas

([22]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce

([23]) Poročilo pritožbenega organa, *China – HP-SSST (Japan and EU)* (Kitajska – HP-SSST (Japonska in EU)), točka 5.262.

(176) Zbornica CCCME je trdila, da Komisija ni ustrezno upoštevala drugih znanih dejavnikov, ki bi lahko v prihodnosti povzročili škodo proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil Unije, kot so (i) odvisnost proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije od baterij in drugih sestavnih delov iz tretjih držav, kar vpliva na njihovo konkurenčnost na splošno in v primeru motenj v dobavni verigi, kot so pandemija COVID-19 in vojna med Rusijo in Ukrajino, (ii) inflacijski pritisk in visoke cene energije v Uniji, (iii) politika EU za spodbujanje biogoriv, (iv) konkurenca med avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili, (v) dejstvo, da je več proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije v zagonski fazi, in njihov omejen obseg proizvodnje ter (vi) cenovna politika tradicionalnih proizvajalcev avtomobilskih znamk EU, ki proizvajajo tudi akumulatorska električna vozila, in konkurenca med proizvajalci znotraj EU.

(177) Industrija akumulatorskih električnih vozil Unije se je dejansko povečevala v skladu s trgom Unije, ki postopoma prehaja z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila. Vendar je Komisija v dokumentu o začetku nadalje pojasnila, da je iz razpoložljivih informacij razvidno, da bi industrija akumulatorskih električnih vozil Unije pri poslovanju z akumulatorskimi električnimi vozili dosegla približno prag donosnosti in da naj bi po pričakovanjih dobičkonosno raven dosegla okoli leta 2025. Nizko uspešnost industrije je bilo mogoče pripisati predvsem visokim stroškom baterij ter dragim prizadevanjem na področju raziskav in razvoja pri še vedno razmeroma majhnem obsegu. Industrija akumulatorskih električnih vozil Unije je morala nenehno vlagati zlasti v obrate za proizvodnjo baterij ter raziskave in razvoj na področju novih modelov akumulatorskih električnih vozil, da bi ostala konkurenčna. Čeprav je bil položaj vzdržen, saj je lahko večina proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije navzkrižno kompenzirala z višjimi maržami, ki jih dosegajo s prodajo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem, pa bi ta možnost s prehodom trga Unije na popolno elektrifikacijo postopoma izginila. Povedano drugače, prihodnja dobičkonosnost industrije akumulatorskih električnih vozil Unije bo močno odvisna od zagotavljanja velikega obsega proizvodnje in prodaje akumulatorskih električnih vozil. Poleg tega je morala industrija Unije, kot je bilo pojasnjeno v dokumentu o začetku, še naprej povečevati svojo prodajo akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije v velikem obsegu. Unija ne bo mogla zgraditi ustrezne industrije akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije, če bodo na njenem trgu v velikem obsegu prisotni kitajski avtomobili po znatno nižjih cenah od cen industrije Unije.

(178) Podatki v dokumentu o začetku so temeljili na informacijah, ki so bile Komisiji javno dostopne pred začetkom preiskave. Komisija pred začetkom preiskave ni imela informacij, ki bi kazale, da je potrebna analiza segmenta. Komisija je med preiskavo dodatno preučila to vprašanje in ugotovila, da analiza segmenta v tem primeru ni niti upravičena niti ustrezna, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1041 do 1049.

(179) Poleg tega Komisiji v dokument o začetku ni bilo treba vključiti izčrpnega seznama dejavnikov, ki bi lahko povzročili grožnjo škode za industrijo Unije, saj je dokazna raven, potrebna v dokumentu o začetku, znatno nižja kot med preiskavo, s katero se uvajajo izravnalni ukrepi. Komisija je v dokumentu o začetku ocenila razvoj uvoza iz tretjih držav in druge dejavnike, ki vplivajo na uspešnost industrije Unije, kot so pomanjkanje polprevodnikov, težave pri pridobivanju zadostne količine surovin in polnilna infrastruktura. Komisija bo med preiskavo podrobno ocenila dejavnike, kot so navedeni v oddelku 6.2. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(180) V zvezi z interesom Unije je kitajska vlada sicer priznala, da Komisija pri začetku preiskave običajno ne upošteva interesa Unije, vendar je trdila, da bi bila taka ocena v sedanji preiskavi ustrezna in primerna, saj se je preiskava začela po uradni dolžnosti in se zdi, da je proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije ne podpirajo. Kitajska vlada je menila, da je bil začetek te preiskave z vidika EU nelogičen in da bi bila uvedba ukrepov v nasprotju z interesom Unije, saj: (i) preiskava ne bi koristila industriji akumulatorskih električnih vozil Unije, če pa bi bili uvedeni ukrepi, bi to povzročilo težave s cenovno dostopnostjo in razpoložljivostjo akumulatorskih električnih vozil v Uniji, ter (ii) preiskava ni v skladu s cilji EU na področju podnebja in zelene energije.

(181) Pravna zahteva, v skladu s katero bi se morala pri preiskavah, začetih po uradni dolžnosti, ocena interesa Unije vključiti v pritožbo ali dokument o začetku, ne obstaja. Poleg tega se Komisija nikakor ni strinjala s trditvami kitajske vlade iz uvodne izjave 180. Komisija je med preiskavo podrobno obravnavala vidike interesa Unije in svoje ugotovitve predstavila v oddelku Interes Unije.

(182) Dokazi, vključeni v dokument o začetku, so bile informacije, ki so bile Komisiji razumno na voljo pred začetkom preiskave. Ker se je preiskava začela po uradni dolžnosti, Komisija ni imela dostopa do istih informacij kot v primeru začetka preiskave na podlagi pritožbe. Nekatere informacije, kot so natančni podatki o stroških proizvodnje in s tem o dobičkonosnosti, niso javno dostopne. Kljub temu je dokument o začetku vseboval zadostne dokaze, ki nakazujejo na obstoj grožnje škode za industrijo Unije ter vzročno zvezo med grožnjo škode za industrijo Unije in kitajskim uvozom akumulatorskih električnih vozil, ki jo je povzročil subvencionirani uvoz. Zato je Komisija menila, da ima v skladu z osnovno uredbo in Sporazumom SCM dovolj dokazov o grožnji škode, ki izhaja iz subvencioniranega uvoza.

1.6. **Individualni pregled**

(183) Družba Tesla (Shanghai) Co., Ltd., ki je proizvajalec izvoznik v LRK, je predložila zahtevek za individualni pregled v skladu s členom 27(3) osnovne uredbe. Nato je predložila tudi izpolnjen vprašalnik. Ta zahtevek se obravnava v tej fazi postopka.

2. **IZDELEK V PREISKAVI, ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK**

2.1. **Izdelek v preiskavi**

(184) Izdelek v preiskavi so nova akumulatorska električna vozila, konstruirana predvsem za prevoz največ devetih oseb, vključno z voznikom, razen vozil kategorij L6 in L7 v skladu z Uredbo (EU) št. 168/2013 ([24]), ki jih poganja (ne glede na število koles, ki se premikajo) izključno eden ali več elektromotorjev, vključno s tistimi s podaljševalnikom dosega z notranjim zgorevanjem (pomožna pogonska enota), ki se trenutno uvrščajo pod oznako KN ex 8703 80 10 (oznaka TARIC 8703 80 10 10) (v nadaljnjem besedilu: izdelek v preiskavi). Motorna kolesa so izključena iz sedanje preiskave.

(185) V obvestilu o začetku izrecno sklicevanje na podaljševalnik dosega ni bilo vključeno v opredelitev izdelka v preiskavi. Vendar je Komisija menila, da je treba pojasniti, da so tip akumulatorskih električnih vozil tudi vozila s podaljševalnikom dosega (pomožno pogonsko enoto), ki ga sestavljata majhen motor z notranjim zgorevanjem in električni generator, ki se uporablja za ponovno polnjenje akumulatorja med pogonom vozila. Ta tip akumulatorskih električnih vozil ima enake fizikalne lastnosti in načine uporabe ter konkurira drugim tipom akumulatorskih električnih vozil, ki nimajo podaljševalnika dosega. V obravnavanem obdobju se je ta tip akumulatorskih električnih vozil uvažal iz Kitajske in proizvajal v Uniji v majhnih količinah. Zato je analiza Komisije od začetka vključevala podatke v zvezi s tem tipom akumulatorskih električnih vozil.

2.2. **Zadevni izdelek**

(186) Zadevni izdelek je izdelek v preiskavi s poreklom iz Kitajske (v nadaljnjem besedilu: zadevni izdelek).

2.3. **Podobni izdelek**

(187) Preiskava je pokazala, da imajo naslednji izdelki enake osnovne fizikalne in tehnične lastnosti ter so namenjeni enaki osnovni uporabi:

zadevni izdelek, kadar se izvaža v Unijo;

(a) izdelek v preiskavi, ki se proizvaja in prodaja na domačem trgu Kitajske, ter

(b) izdelek v preiskavi, ki ga v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije.

(188) Komisija se je za namen te preiskave odločila, da so navedeni izdelki zato podobni izdelki v smislu člena 2, točka (c), osnovne uredbe.

([24]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

2.4. **Pripombe glede obsega izdelka**

(189) Pripombe glede obsega izdelka sta predložili družbi Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: XEV) in Green World Mobility.

(190) Družba XEV je kitajski proizvajalec izvoznik štirikolesnikov, ki se tržijo pod blagovno znamko XEV in izvažajo v Unijo. Njen glavni model je XEV YOYO.

(191) Družba XEV je trdila, da je XEV YOYO popolnoma električni štirikolesnik kategorije L7 v skladu s kategorijami vozil iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 168/2013 ([25]). Zato se po mnenju družbe XEV razlikuje od motornih vozil za prevoz potnikov in njihove prtljage, imenovanih vozila kategorije M v skladu s kategorijami vozil, opredeljenimi v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858 ([26]). Poleg tega je družba XEV trdila, da štirikolesniki kategorije L7 zaradi fizikalnih in tehničnih razlik niso podobni akumulatorskim električnim vozilom, ki jih zadeva preiskava. Družba XEV je med drugim dokazala, da ima XEV YOYO manjšo moč, zmogljivost baterije, največji doseg, lastno težo in največjo hitrost kot nekatera majhna akumulatorska električna vozila kategorije M, poleg tega pa tudi drugačne zahteve glede dovoljenja in drugačne dimenzije registrske tablice. Družba XEV je opredelila tudi drugačne načine uporabe in drugačno dojemanje potrošnikov.

(192) Zato je družba XEV od Komisije zahtevala, naj potrdi, da se štirikolesniki, kot je XEV YOYO, za namene sedanje preiskave ne štejejo za akumulatorska električna vozila in zato niso zajeti v opredelitvi izdelka v preiskavi.

(193) Analiza Komisije je potrdila, da štirikolesniki (kategoriji L6 in L7) dejansko nimajo enakih fizikalnih in tehničnih lastnosti kot akumulatorska električna vozila, zajeta v preiskavi. Med fizikalnimi in tehničnimi lastnostmi štirikolesnikov so zlasti omejitve glede največje hitrosti, teže, moči motorja in sedežev, medtem ko se za akumulatorska električna vozila, zajeta v obsegu preiskave, ne uporabljajo take omejitve. Zato je Komisija sklenila, da štirikolesniki niso del izdelka v preiskavi in zato niso bili zajeti v preiskavi. Zato je bilo ugotovljeno, da ta preiskava ne zadeva izvoza štirikolesnikov v Unijo, med drugim štirikolesnikov družbe XEV.

(194) Družba Green World Mobility iz Kitajske uvaža električne mopede in nekatera električna vozila, namenjena invalidom. Družba Green World Mobility je trdila, da se taka vozila razlikujejo od izdelka v preiskavi. Mopedi so spadali v kategorijo L6, kot je opredeljena v Uredbi (EU) št. 168/2013, električna vozila, namenjena invalidom, ki jih je uvažala družba Green World Mobility, pa so bila v preteklosti uvrščena pod oznako KN 8713 90 00. Vendar so jih nizozemski carinski organi naknadno prerazvrstili pod oznako KN 8703 80 10. Taka vozila lahko prevažajo največ dve osebi in lahko po javni cesti vozijo s hitrostjo največ 45 km/h. Družba Green World Mobility je nazadnje potrdila, da so bila razvrščena tudi v kategorijo L, kot je opredeljena v Uredbi (EU) št. 168/2013.

(195) Analiza Komisije je potrdila, da mopedi in vrsta električnih vozil, namenjenih invalidom, ki jih je uvažala družba Green World Mobility, nimajo enakih fizikalnih in tehničnih lastnosti kot akumulatorska električna vozila, zajeta v obsegu preiskave. Zato je Komisija sklenila, da ti izdelki niso del izdelka v preiskavi in zato niso bili zajeti v preiskavi.

([25]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

([26]) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

3. SUBVENCIONIRANJE

3.1. Uvod: predstavitev vladnih načrtov, projektov in drugih dokumentov

(196) Komisija je pred analizo domnevnega subvencioniranja v obliki subvencij ali programov subvencij ocenila vladne načrte, projekte in druge dokumente, pomembne za analizo preiskovanih programov subvencij.

(197) Komisija je najprej poudarila, da je za splošno gospodarsko ureditev Kitajske značilna posebno močna vloga države, pri čemer državne organe nadzoruje Komunistična partija Kitajske (v nadaljnjem besedilu: KPK), ki je vladajoči politični subjekt v državi. Podjetja na Kitajskem tako poslujejo v posebnem okolju, ki v nasprotju z zahodnimi gospodarstvi, kjer so prevladujoče organizacijsko načelo tržne sile, vključuje številne mehanizme, ki kitajski vladi zagotavljajo znatno stopnjo nadzora nad vsemi vidiki gospodarskih dejavnosti v državi. Ta strog nadzor gospodarskim subjektom preprečuje, da bi delovali kot racionalni udeleženci na trgu, ki si prizadevajo za čim večji dobiček, in jih dejansko sili, da delujejo kot roka vlade pri izvajanju njenih politik in načrtov.

(198) Pri prenosu odločitev politike kitajske vlade v vsakodnevno poslovanje gospodarskih subjektov so najpomembnejše naslednje značilnosti: *(i)* doktrina socialističnega tržnega gospodarstva, *(ii)* vodstvo KPK, *(iii)* sistem industrijskega načrtovanja, *(iv)* finančni sistem.

(199) Doktrina socialističnega tržnega gospodarstva, zapisana v kitajski ustavi ([27]), državi zagotavlja neločljivo povezan in vseobsegajoč nadzor nad gospodarstvom, ki presega tradicionalne standarde določanja regulativnega okvira, v katerem lahko akterji na trgu svobodno delujejo. Zlasti člen 6 ustave določa: „Temelj socialističnega gospodarskega sistema Ljudske republike Kitajske je socialistično javno lastništvo proizvodnih sredstev […]. V začetni fazi socializma država podpira osnovni gospodarski sistem, v katerem prevladuje javno lastništvo in se vzporedno razvijajo različne oblike lastništva, ter sistem delitve, v katerem je delitev glede na delo prevladujoča in soobstajajo različni načini delitve.“ Poleg tega v skladu s členom 15 ustave: „Država izvaja socialistično tržno gospodarstvo. Država krepi gospodarsko zakonodajo, izboljšuje makroregulacijo in nadzor. Država v skladu z zakonodajo prepoveduje vsem organizacijam ali posameznikom, da bi motili socialno-ekonomski red.“ Poleg tega člen 11 ustave državi dodeljuje intervencionistično vlogo, ki presega varstvo pravic in interesov nejavnih sektorjev, saj država „spodbuja, podpira in usmerja razvoj nejavnih gospodarskih sektorjev ter v skladu z zakonodajo izvaja nadzor in kontrolo nad nejavnimi gospodarskimi sektorji“.

(200) Ti ustavni temelji se odražajo v vseh ustreznih zakonodajnih aktih ([28]), v katerih je socialistično tržno gospodarstvo poudarjeno kot vodilno načelo, na katerem temelji kitajsko gospodarstvo. Poleg tega država pod vodstvom KPK dejansko obsežno uporablja različne instrumente – spodbujevalne in tudi omejevalne – za usmerjanje gospodarstva k socialistični modernizaciji, tj. k ciljem (vključno s cilji industrijske politike), ki jih je določila kitajska vlada.

([27]) Ustava LRK, sprejeta 4. decembra 1982, kakor je bila spremenjena; na voljo na naslovu: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Glej na primer člena 1 in 206 civilnega zakonika LRK, v skladu s katerima je določeno: „Ta zakon je oblikovan […] za namene varstva zakonitih pravic in interesov oseb civilnega prava, urejanja civilnopravnih razmerij, ohranjanja družbenega in gospodarskega reda, izpolnjevanja potreb po razvoju socializma s kitajskimi značilnostmi in nadaljevanja temeljnih socialističnih vrednot“ in „država podpira in izboljšuje temeljne socialistične gospodarske sisteme, kot je sistem lastništva, v katerem se različne oblike lastništva skupaj razvijajo z javnim lastništvom kot temeljem, sistem delitve, v katerem več oblik delitve soobstaja z delitvijo glede na delo kot temeljem, ter sistem socialističnega tržnega gospodarstva. Država utrjuje in razvija javni sektor gospodarstva ter spodbuja, podpira in usmerja razvoj nejavnega sektorja gospodarstva. Država izvaja socialistično tržno gospodarstvo […]“; na voljo na naslovu: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Podobno v skladu s členom 1 zakona LRK o gospodarskih družbah: „Zakon Ljudske republike Kitajske o gospodarskih družbah […] je bil sprejet za namene standardizacije organizacije in dejavnosti podjetij, varstva zakonitih pravic in interesov družb, delničarjev in upnikov, zaščite socialnega in gospodarskega reda ter spodbujanja razvoja socialističnega tržnega gospodarstva“; na voljo na naslovu: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Vodstvo KPK – formalno določeno v ustavi države ([29]) ter v ustrezni sekundarni zakonodaji in ustavi partije ([30]) – ima v praksi različne oblike, zlasti ker na Kitajskem ni delitve oblasti in partija izvaja popoln nadzor nad zakonodajno ([31]), izvršno ([32]) in sodno ([33]) vejo državnega aparata; poleg tega partija nadzoruje ključna področja gospodarstva, vključno s finančnim sektorjem in industrijskimi sektorji, ki se štejejo za strateške, zlasti prek lastništva in/ali z imenovanjem in rotacijo ključnega osebja; poleg tega je vzpostavitev partijskih celic obvezna v vseh podjetjih z več kot tremi člani partije ([34]) (glej tudi uvodno izjavo 785), tako v državni kot zasebni lasti, partijske strukture v podjetjih pa pogosto uveljavljajo pravico do sodelovanja pri operativnem odločanju družb (glej tudi uvodno izjavo 786). Vsi ti nadzorni mehanizmi KPK zagotavljajo strog nadzor nad gospodarstvom države in ji omogočajo, da oblikuje in izvaja svoje gospodarske politike v skladu s svojimi strateškimi premisleki in prednostnimi nalogami.

(202) Usmeritev kitajskega gospodarstva večinoma določa izpopolnjen sistem načrtovanja, v katerem so opredeljene prednostne naloge in predpisani cilji, na katere se morajo osredotočiti osrednje in lokalne oblasti. Ustrezni načrti so na voljo na vseh ravneh upravljanja in zajemajo vse gospodarske sektorje. Cilji, določeni v instrumentih načrtovanja, so zavezujoči, organi na posamezni ravni upravljanja pa spremljajo izvajanje načrtov na ustrezni nižji ravni upravljanja. Sistem načrtovanja v LRK na splošno prispeva k temu, da se sredstva usmerjajo v sektorje, ki jih je vlada opredelila kot strateške ali kako drugače politično pomembne, in se ne dodeljujejo v skladu s tržnimi silami ([35]).

(203) Za dodeljevanje sredstev v skladu s prednostnimi nalogami politike kitajske vlade je za kitajske oblasti bistvena instrumentalizacija finančnega sektorja. V kitajskem finančnem sistemu še naprej prevladuje bančni sektor, ki ga nadzoruje država (glej tudi oddelek 3.5.1, zlasti pododdelek 3.5.1.3) prek lastništva (glej uvodno izjavo 465) in osebnih vezi. V skladu s tem ima država kot večinski/obvladujoči delničar pooblastila za imenovanje najpomembnejših položajev v upravi političnih bank v državni lasti (glej uvodno izjavo 454) ter bank, ki so delno ali v celoti v lasti same države ali pravnih oseb v državni lasti (glej uvodno izjavo 468).

(204) Poleg tega statuti večjih kitajskih bank redno vsebujejo posebno poglavje o ustanovitvi partijskega odbora ([36]). Na primer, v skladu s statutom Industrijske in poslovne banke Kitajske „sta predsednik upravnega odbora Banke in sekretar partijskega odbora ista oseba“ ([37]). V členu 53 so navedene naloge partijskega odbora, vključno s spremljanjem praktičnega izvajanja odločitev partije in države v banki. Partijski odbor ima skupaj z upravnim odborom tudi vlogo pri izbiri in ocenjevanju osebja. Poleg tega partijski odbor sodeluje v razpravi o „glavnih

([29]) Glej člen 1 ustave: „Socialistični sistem je temeljni sistem Ljudske republike Kitajske. Vodstvo Komunistične partije Kitajske je odločilna lastnost socializma s kitajskimi značilnostmi. Vsem organizacijam ali posameznikom je prepovedano škodovati socialističnemu sistemu.“

([30]) Glej splošni program statuta Komunistične partije Kitajske, v skladu s katerim je določeno: „Vodstvo Komunistične partije Kitajske je najpomembnejša lastnost socializma s kitajskimi značilnostmi in največja prednost tega sistema. Partija je najvišja sila za politično vodenje. Partija splošno vodi vsa področja prizadevanj v vseh delih države“; na voljo na naslovu: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (nazadnje obiskano 3. junija 2024).

([31]) V zvezi s sestavo Nacionalnega ljudskega kongresa in njegovim odnosom s Kitajsko komunistično partijo glej na primer: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Glej na naslovu: https://www.gov.cn/.

([33]) Glej člen 12 zakona LRK o sodnikih, ki določa, da morajo sodniki „spoštovati […] ustavo Ljudske republike Kitajske, vodstvo Komunistične partije Kitajske in socialistični sistem“; na voljo na naslovu: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Glej člen 30 statuta KPK: „Partijska organizacija na primarni ravni se ustanovi v vsakem podjetju, […] vladnem organu […] in vsaki drugi [organizaciji, v kateri delajo ljudje] na primarni ravni s tremi ali več polnopravnimi člani partije“.

([35]) Delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, 20. december 2017 (SWD(2017) 483 final/2) (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski iz leta 2017) – poglavje 4, str. 41, 42 in 83. Glej tudi posodobljeni delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski) – poglavje 4, str. 57, 58, 59 in 99.

([36]) Statut Industrijske in poslovne banke Kitajske, poglavje 6, člena 52 in 53; na voljo na naslovu: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Prav tam, člen 52.

operativnih in upravljavskih vprašanjih ter pomembnih vprašanjih v zvezi z interesi zaposlenih ter podaja pripombe in predloge“ ([38]). Poleg tega se je treba v skladu z določbami o upravnem odboru pred odločitvijo o pomembnih vprašanjih posvetovati s partijskim odborom ([39]). Statut Kitajske kmetijske banke vključuje enako besedilo o ustanovitvi partijskega odbora v členu 58 in o sodelovanju odbora v razpravi o pomembnih vprašanjih iz člena 161 ([40]).

(205) Poleg zmožnosti kitajske vlade, da nadzoruje bančni sektor prek lastniške in organizacijske ureditve, kitajska vlada nadzor nad sektorjem izvaja tudi na podlagi veljavne kitajske zakonodaje (glej oddelek 3.5.1.5 glede analize ustreznih regulativnih dokumentov), v skladu s katero morajo biti banke pri sprejemanju finančnih odločitev usklajene s cilji industrijske politike države.

(206) Vsi ti elementi torej kažejo, da je struktura pravnega in političnega sistema v LRK odvisna od strogega vladnega nadzora nad vsemi vidiki gospodarstva in trgovine, saj ju centralno upravlja in spremlja kitajska vlada. Gospodarski subjekti niso sestavni del tega sistema kot akterji na prostem trgu, ki želijo sprejemati poslovne odločitve, ki temeljijo izključno na ekonomski logiki in povečanju dobička, temveč kot eden od sestavnih akterjev za izvajanje krovnih politik in njihovih specifičnih ciljev, ki jih je določila kitajska vlada na centralni ravni.

3.2. Vladni načrti in politike za podporo industriji akumulatorskih električnih vozil

(207) Glede na to je Komisija ugotovila, da so vse subvencije ali programi subvencij, ki se ocenjujejo, del izvajanja centralnega načrtovanja kitajske vlade za spodbujanje industrije akumulatorskih električnih vozil iz razlogov, predstavljenih v nadaljevanju.

(208) Kitajska vlada meni, da je industrija akumulatorskih električnih vozil strateško pomembna, in vsaj od leta 2010 dosledno poudarja politično podporo hitrejšemu razvoju tega sektorja. Taka razvrstitev je zelo pomembna, saj se na njeni podlagi za zadevne sektorje šteje, da so upravičeni do uvrstitve na področje uporabe najrazličnejših posebnih politik in podpornih ukrepov, namenjenih spodbujanju razvoja v vsakem sektorju ([41]).

(209) To je razvidno iz številnih dokumentov o industrijski politiki, ki so bili zaporedoma sprejeti vsaj od leta 2010 in so navedeni v nadaljevanju.

Sklep št. 40 državnega sveta o razglasitvi in izvajanju začasnih določb o spodbujanju prilagajanja industrijske strukture

(210) Sklep št. 40 državnega sveta Ljudske republike Kitajske je pravni dokument, izdan leta 2005, njegov namen pa je spodbujati prilagajanje industrijske strukture na Kitajskem s spodbujanjem razvoja visokotehnoloških industrij in odpravo zastarelih proizvodnih zmogljivosti. Katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture, ki je izvedbeni ukrep Sklepa št. 40, je podlaga za usmerjanje naložbenih usmeritev, saj so v njem določeni industrijski sektorji, ki bi morali imeti privilegiran dostop do posojil. Kitajsko vlado tudi usmerja k upravljanju naložbenih projektov ter oblikovanju in izvajanju politik na področju javnih financ, obdavčitve, posojil, zemljišč, uvoza in izvoza. Nacionalna komisija za razvoj in reforme je februarja 2013 in leta 2019 objavila in pozneje spremenila katalog smernic za prilagajanje industrijske strukture.

(211) V dokumentih iz leta 2013 in 2019 je industrija vozil na pogon z novimi viri energije, ki vključuje akumulatorska električna vozila, navedena kot spodbujana industrija.

([38]) Prav tam, člen 53(3).
([39]) Prav tam, člen 144.
([40]) Statut banke ABC; na voljo na naslovu: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Poročilo o Kitajski iz leta 2017 – poglavje 2, str. 17 in 20.

Sklep državnega sveta iz leta 2010 o pospeševanju razvoja strateških nastajajočih industrij

(212) V sklepu državnega sveta iz leta 2010 o pospeševanju razvoja strateških nastajajočih industrij ([42]) je Kitajska vlada sektor vozil na pogon z novimi viri energije uvrstila med industrije, ki jih je treba prednostno nadgraditi.

(213) Kitajska vlada se je v skladu s členom II sklepa zavezala, da bo „prednostno spodbujala in razvijala industrije, kot so shranjevanje energije, varstvo okolja, informacijska tehnologija nove generacije, biologija, proizvodnja vrhunske opreme, novi viri energije, novi materiali, avtomobili na pogon z novimi viri energije itd.“.

(214) Sklep je vseboval tudi izrecen dolgoročni razvojni cilj za industrijo, ki vključuje tudi ustanavljanje velikih podjetij, dejavnih na svetovni ravni: „Do leta 2020 […] bodo novi viri energije, novi materiali in avtomobilska industrija, povezana z novimi viri energije, postali nove panoge nacionalnega gospodarstva. Zmogljivost za inovacije se bo bistveno izboljšala, obvladovali bomo vrsto ključnih in temeljnih tehnologij, na nekaterih področjih pa bomo dosegli vodilni položaj na svetovni ravni. Ustanovljena bo skupina velikih podjetij z mednarodnim vplivom in skupina močnih malih in srednjih podjetij“ ([43]).

(215) Kitajska vlada je s tem, ko je vozila na pogon z novimi viri energije opredelila kot strateško industrijo, vsem ravnem vlade pokazala, kakšen pomen pripisuje temu sektorju, s tem pa je postalo jasno, da bodo na centralni ravni sledile dodatne politike v podporo industriji, ki se pričakujejo na nižjih ravneh državne uprave.

Razvojni načrt za industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020)

(216) Podpora razvoju industrije vozil na pogon z novimi viri energije je bila vključena že v 12. nacionalni petletni načrt ([44]) za obdobje 2011–2015, natančneje pa je bila opredeljena v razvojnem načrtu za industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020) ([45]), v katerem je navedeno, da „vozila na pogon z novimi viri energije iz tega načrta vključujejo predvsem povsem električna vozila, priključna hibridna vozila in vozila s pogonom na gorivne celice. Energijsko varčna vozila so opredeljena kot vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem kot glavnim pogonskim sistemom […] ([46])“.

(217) V načrtu je bilo nadalje navedeno, da „so se v zvezi s kitajskimi vozili na pogon z novimi viri energije dejansko že vzpostavili temelji za razvoj industrializacije, ključne tehnologije, kot so baterije, motorji, elektronski nadzor in integracija sistemov, so znatno napredovale, na trgu pa so se v manjšem obsegu začela tržiti povsem električna vozila in priključna hibridna vozila,“ vendar še vedno obstajajo velike ovire za razvoj tega sektorja: „ključne tehnologije kitajskih vozil na pogon z novimi viri energije in nekateri ključni sestavni deli še niso prodrli, stroški izdelka so visoki, ukrepi za podporo industriji vozil na pogon z novimi viri energije niso popolni, industrializacija industrije vozil na pogon z novimi viri energije in njen razvoj v trženje pa sta omejena; ključne temeljne tehnologije za shranjevanje energije v avtomobilih še niso v celoti obvladane […]“.

(218) Glede na navedeno je kitajska vlada oblikovala naslednji splošni cilj industrijske politike za ta sektor: „Izkoristiti moramo priložnost in uvajanje, spodbujati vzpostavitev in razvoj avtomobilske industrije energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije, spodbujati optimizacijo in nadgradnjo avtomobilske industrije ter uresničiti prehod z velike avtomobilske industrije na vplivno avtomobilsko industrijo“.

(219) V načrtu so bile določene tudi metode za doseganje teh ciljev, ki so temeljile predvsem na vladnih podpornih mehanizmih: „Upoštevati kombinacijo vladnih smernic in tržnih teženj. V obdobju industrijskega razvoja bomo dejavno sodelovali pri načrtovanju smernic in političnih spodbud, zbirali znanstvene in tehnološke ter industrijske vire, spodbujali razvoj in proizvodnjo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije ter usmerjali potrošnjo na trgu. Po vstopu v zrelo obdobje industrije bomo vodilno vlogo pri industrijskem razvoju v celoti prepustili trgu […]“ ([47]).

([42]) Na voljo na naslovu: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Glej člen II(3) Sklepa.
([44]) Glej poglavje 10, oddelek 3, načrta; na voljo na naslovu: 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]) Na voljo na naslovu: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Glej člen 1 načrta.
([47]) Glej člen 2(2) načrta.

(220) V tem členu načrta je določeno, da se tržne smernice kitajske vlade ne uporabljajo le za proizvodnjo izdelanih vozil na pogon z novimi viri energije, temveč tudi za njihove dele: „Upoštevati pristop, v skladu s katerim se uporablja kombinacija razvoja industrije in krepitve podpornih zmogljivosti. Spodbujati in pospeševati razvoj industrijskih verig, na primer v zvezi z napajalnimi baterijami, motorji, avtomobilsko elektroniko, naprednimi motorji z notranjim zgorevanjem in visokoučinkovitimi menjalniki, pri čemer mora biti vodilo celotno vozilo“ ([48]).

(221) Po določitvi ciljev in metod za njihovo doseganje so v načrtu določeni posebni cilji (glede izložkov), v skladu s katerimi naj bi do leta 2015 skupna proizvodnja in prodaja povsem električnih vozil in priključnih hibridnih vozil dosegli 500 000 enot, do leta 2020 naj bi proizvodna zmogljivost povsem električnih vozil in priključnih hibridnih vozil dosegla 2 milijona enot, skupna proizvodnja in prodaja pa naj bi presegli 5 milijonov enot ([49]). V načrtu so nazadnje navedeni mehanizmi vladne podpore, do katerih bi bil upravičen sektor vozil na pogon z novimi viri energije in ki zajemajo področja, kot so pomoč, povezana z mednarodnim določanjem standardov ali zaposlovanjem in razvojem talentov, pri čemer je vladna podpora osredotočena na različne oblike finančne podpore, razdeljene na:

— nepovratna sredstva („Centralna vlada organizira sredstva za ustrezno podporo izvajanju projektov tehnoloških inovacij na področju energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije, usmerja podjetja, da povečajo naložbe v razvoj tehnologije, inženiring, oblikovanje standardov, uporabo na trgu in druge razvojne faze ter vzpostavijo sistem tehnoloških inovacij, ki bo združeval proizvodnjo, izobraževanje in raziskave; zagotavlja subvencije za predstavitve energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije na področju javnih storitev ter za zasebni nakup pilotnih vozil na pogon z novimi viri energije in spodbuja potrošnike k nakupu in uporabi energijsko varčnih vozil […].“);

— podporo davčne politike („Podjetja za proizvodnjo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije ter njihovih ključnih sestavnih delov, ki so priznana kot upravičena do davčnih spodbud za visokotehnološka podjetja, so lahko upravičena do ustreznih preferenčnih politik v skladu z zakonodajo.“);

— podporo za finančne storitve („Usmerjati finančne institucije pri vzpostavitvi sistemov upravljanja kreditov in ocenjevanja posojil za spodbujanje razvoja industrije energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije, dejavnem spodbujanju inovacij finančnih produktov, kot sta financiranje zavez glede intelektualne lastnine in financiranje industrijske verige, pospešitvi vzpostavitve jamstvenega sistema na več ravneh, vključno s finančnimi prispevki in naložbami na področju socialnih skladov, celoviti uporabi nadomestil za tveganje in drugih politik ter spodbujanju večje finančne podpore.“) in

— podporo za tvegani kapital („Sklad tveganega kapitala za vozila na pogon z novimi viri energije, ki izpolnjuje zahteve, lahko zaprosi za osrednjo finančno udeležbo v skladu s predpisi in usmerja socialne sklade, da na različne načine vlagajo v industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije“).

Usmerjevalna mnenja o pospeševanju spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije

(222) Leta 2014 je državni svet izdal usmerjevalna mnenja o pospeševanju spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije ([50]) (Guobanfa [2014] št. 35) (imenovana tudi usmerjevalna mnenja o vozilih na pogon z novimi viri energije). Namen usmerjevalnih mnenj o vozilih na pogon z novimi viri energije je „združiti prevladujoč položaj na trgu z državno podporo“ ([51]), v njih pa so predvidene različne oblike državne podpore za razvoj industrije, kot so lokalni načrti za spodbujanje vozil na pogon z novimi viri energije, subvencije za nakupe, finančna podpora, obveznice itd.

(223) Cilje in navodila iz 14. nacionalnega petletnega načrta pogosto dopolnjujejo izvedbeni načrti, akcijski načrti, usmerjevalna mnenja, smernice itd. Usmerjevalna mnenja so dokumenti, ki jih izda vlada, da bi usmerjala ravnanje industrije pri doseganju ciljev politike kitajske vlade v določenih sektorjih. Čeprav se usmerjevalna mnenja v kitajskem pravnem sistemu štejejo za smernice, kažejo na konkretno poseganje države v oblikovanje različnih sektorjev kitajskega gospodarstva ([52]). To še zlasti velja za usmerjevalna mnenja o vozilih na pogon z novimi viri energije, ki vključujejo navodila od zgoraj navzdol lokalnim oblastem, v skladu s katerimi morajo te

([48]) *Prav tam*.
([49]) Glej člen 3(2) načrta.
([50]) Na voljo na naslovu:https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Glej oddelek I (1) usmerjevalnih mnenj o vozilih na pogon z novimi viri energije.
([52]) Glej na primer UL L 228, 15.9.2023, strani 217 do 220, ter 14. petletni načrt za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj in dolgoročne cilje do leta 2035.

oblikovati načrte in spodbude za spodbujanje vozil na pogon z novimi viri energije, ter smernice na centralni ravni o dodeljevanju sredstev za nagrajevanje mest in podjetij, ki dosegajo posebno dobre rezultate pri spodbujanju vozil na pogon z novimi viri energije, pa tudi davčne, finančne in naložbene spodbude, ki jih zagotavljajo vladni organi, finančne institucije itd. Zato so usmerjevalna mnenja še eno orodje, ki ga državni organi uporabljajo za izvajanje neposrednega nadzora nad načinom razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije glede na kitajski 13. nacionalni petletni načrt.

(224) Podobno besedilo o podpori temu sektorju je mogoče najti v vseh nedavnih dokumentih vladne politike, začenši s 13. nacionalnim petletnim načrtom za obdobje 2016–2020 ([53]). V skladu s poglavjem 23, oddelek 1, 13. nacionalnega petletnega načrta je kitajska vlada nameravala „podpreti razvoj informacijske tehnologije naslednje generacije, vozil na pogon z novimi viri energije, biotehnologije, zelene in nizkoogljične tehnologije, vrhunske opreme in materialov ter digitalne kreativne industrije“.

(225) Poleg tega je v istem poglavju 13. nacionalnega petletnega načrta navedenih več politik, ki jih je kitajska vlada nameravala uporabiti v podporo celovitemu razvoju sektorja, vključno s ključnimi vhodnimi materiali in končnim proizvodom, in sicer: „(i) spodbujanje uporabe vozil na pogon z novimi viri energije; (ii) spodbujanje uporabe vozil na pogon z novimi viri energije za mestni javni prevoz in storitve taksijev; (iii) razvoj povsem električnih vozil in hibridnih električnih vozil s poudarkom na napredku na ključnih tehnoloških področjih, kot sta gostota energije v baterijah in temperaturna prilagodljivost baterij; (iv) olajšanje razvoja omrežja polnilnih naprav in storitev, ki so medsebojno združljive in za katere veljajo enotni standardi; (v) zagotavljanje, da skupna proizvodnja in prodaja vozil na pogon z novimi viri energije na Kitajskem dosežeta 5 milijonov; (vi) okrepitev prizadevanj za predelavo in odstranjevanje rabljenih baterij iz vozil na pogon z novimi viri energije“ ([54]).

Strategija Made in China 2025

(226) Kitajska vlada je leta 2015 objavila svojo dolgoročno celovito industrijsko strategijo, imenovano Made in China 2025 ([55]). V tej strategiji so bili določeni mejniki za nadgradnjo izbranih proizvodnih sektorjev države do leta 2020 in leta 2025 ter ponovno poudarjena namera kitajske vlade, da bo „še naprej podpirala razvoj električnih vozil in vozil na gorivne celice, obvladala temeljne tehnologije nizkoogljičnih, informatiziranih in pametnih avtomobilov, izboljšala zmogljivosti za industrializacijo in inženiring temeljnih tehnologij, kot so zagonske baterije, pogonski motorji, visokozmogljivi motorji z notranjim zgorevanjem, napredni menjalniki, lahki materiali in inteligentni nadzor, oblikovala celovit industrijski sistem in inovacijski sistem od ključnih sestavnih delov do dokončanih vozil ter spodbujala povezovanje energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije z neodvisnimi blagovnimi znamkami na mednarodno napredni ravni ([56])“ ter v skladu s tem „organizirala in izvedla več posebnih in velikih projektov za inovacije in industrializacijo velikih zrakoplovov, letalskih motorjev in plinskih turbin, civilnega letalstva, pametnih zelenih vlakov, energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije, opreme za pomorsko inženirstvo in visokotehnoloških ladij, kompletov opreme za pametna omrežja, vrhunskih računalniško krmiljenih strojev, opreme za jedrsko energijo in vrhunske medicinske opreme“ ([57]).

(227) V strategiji Made in China 2025 je poudarjeno, da je treba za dosego teh ciljev „poglobiti reformo na finančnem področju, razširiti finančni kanal za predelovalno industrijo in zmanjšati finančne stroške, izkoristiti prednosti financiranja na podlagi politike, razvojnega financiranja in komercialnega financiranja ter povečati podporo novi generaciji informacijske tehnologije, vrhunski opremi in novemu materialu, podpreti Kitajsko izvozno-uvozno banko, da bi povečala storitve za predelovalno industrijo v okviru svojega poslovanja, spodbuditi Kitajsko razvojno banko, da poveča posojila predelovalnim podjetjem, in usmeriti finančne institucije k inovacijam izdelkov in poslov, ki so primerni glede na značilnosti predelovalnih podjetij“ ([58]).

([53]) Na voljo na naslovu: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Glej poglavje 23, okvir 8, nacionalnega petletnega načrta.
([55]) Glej https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Glej oddelek 3.6.6 programa Made in China 2025.
([57]) Prav tam, okvir 5.
([58]) Prav tam, oddelek 4.3.

(228) V strategiji je predvidena tudi uporaba fiskalnih instrumentov: „V celoti izkoristiti obstoječe kanale, okrepiti finančno podporo za predelovalno industrijo, se osredotočiti na ključna področja preoblikovanja in nadgradnje predelovalne industrije, kot je […] vrhunska oprema, […] ter ustvariti ugodno politično okolje za razvoj predelovalne industrije. Uporabiti javno-zasebno partnerstvo […] za usmerjanje socialnih skladov k sodelovanju pri gradnji velikih projektov, tehnoloških inovacijah podjetij in gradnji ključne infrastrukture za predelovalno industrijo. Izvesti inovacije na področju sredstev finančne podpore, se preusmeriti s „podpore gradnji“ v „podporo delovanju“ in izboljšati učinkovitost uporabe finančnih sredstev“ ([59]).

Uredba o standardih za industrijo avtomobilskih napajalnih baterij

(229) Komisija je ugotovila tudi, da je ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo leta 2015 izdalo uredbo o standardih za industrijo avtomobilskih baterij ([60]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o standardih), da bi „usmerjalo in urejalo zdrav razvoj industrije avtomobilskih napajalnih baterij. […] Država spodbuja podjetja na področju avtomobilskih napajalnih baterij, naj postanejo boljša in močnejša, določijo proizvodne specifikacije izdelkov in sisteme za zagotavljanje kakovosti, okrepijo tehnološke inovacije in inovacije na področju upravljanja, izboljšajo raziskave in razvoj izdelkov ter ravni proizvodnje ter povečajo učinkovitost in kakovost izdelkov, da bi zadostili potrebam razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije“ ([61]). Uredba določa zahteve, ki jih morajo izpolnjevati podjetja na področju avtomobilskih napajalnih baterij, da bi lahko zaprosila za vključitev v katalog podjetij, ki izpolnjujejo zahteve, med katerimi je tudi zahteva, da je podjetje proizvajalec in dobavitelj „avtomobilskih izdelkov na ozemlju Ljudske republike Kitajske (razen Tajvana, Hongkonga in Makava)“ ([62]). Zato se bo „seznam podjetij, vključenih v objavo, uporabljal kot osnovna podlaga za ustrezno politično podporo“ ([63]). Po tej objavi so bile objavljene štiri serije kataloga podjetij, ki izpolnjujejo pogoje iz uredbe o standardih, vanj pa ni bil vključen noben tuji proizvajalec napajalnih baterij ([64]). Kljub temu, da so bile zahteve leta 2019 odpravljene z obvestilom ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo Ljudske republike Kitajske št. 22 ([65]), je mogoče domnevati, da je obstoj kataloga podjetij za napajalne baterije kitajskim proizvajalcem baterij omogočil konkurenčno prednost pred tujimi proizvajalci, ko je bila industrija napajalnih baterij v svojem začetnem razvoju.

Akcijski načrt za spodbujanje razvoja industrije baterij za vozila na pogon z novimi viri energije

(230) V akcijskem načrtu za spodbujanje razvoja industrije baterij za vozila na pogon z novimi viri energije ([66]) iz leta 2017 je pojasnjeno, da so napajalne baterije jedro električnih vozil in ključnega pomena za razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije. Po več kot desetih letih razvoja je industrija napajalnih baterij v državi zelo napredovala. Vendar sedanja učinkovitost, kakovost in stroški napajalnih baterij še ne dosegajo ravni, potrebne za spodbujanje in popularizacijo vozil na pogon z novimi viri energije, zlasti v zvezi z osnovnimi ključnimi materiali, tehnologijami za integracijo sistemov, proizvodno opremo in postopki itd. Načrt je bil pripravljen za pospešitev izboljšanja razvojnih zmogljivosti in ravni industrije avtomobilskih napajalnih baterij v državi ter spodbujanje zdravega in trajnostnega razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije.

([59]) Prav tam, oddelek 4.4.
([60]) Obvestilo ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo Ljudske republike Kitajske št. 22 iz leta 2015, na voljo na naslovu: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Oddelek 1(2) uredbe o standardih.
([62]) Oddelek 1(4) uredbe o standardih.
([63]) Oddelek 8(26) uredbe o standardih.
([64]) Prvi sklop: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; drugi sklop: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; tretji sklop: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; četrti sklop: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Obvestilo ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo Ljudske republike Kitajske št. 22 iz leta 2019, na voljo na naslovu: 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) Projekt nadgradnje napajalnih baterij, ki ga izvajata ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo ter ministrstvo za znanost in tehnologijo, temelji na nacionalnih znanstvenih in tehnoloških načrtih (posebni projekti, skladi) in drugih splošnih oblikah podpore za raziskave in razvoj napajalnih baterij, da bi bila do leta 2020 dosežena enotna specifična energija več kot 300 Wh/kg, da bi se nenehno izboljševala učinkovitost izdelkov ter pospešila izvedba namestitve in uporabe izdelka na visoki ravni. Cilj je bil spodbuditi vodilne družbe s področja napajalnih baterij, da sodelujejo z vrhunskimi viri višje in nižje v verigi, se osredotočijo na preboje v ključnih tehnologijah materialov in sestavnih delov, baterijskih celic in sistemov, znatno izboljšajo učinkovitost in varnost napajalnih baterij ter si prizadevajo doseči posamezno enoto 350 Wh/kg ter industrializacijo in uporabo novih litij-ionskih izdelkov s sistemom 260 Wh/kg v vozilih.

(232) V načrtu je predvidena tudi okrepitev podpore politike, ki temelji na vodilni vlogi državnih naložb v socialne sklade, spodbujanju uporabe socialnih skladov za vzpostavitev skladov za razvoj industrije napajalnih baterij in okrepitvi podpore tehnologiji industrializacije napajalnih baterij. Če bodo napajalne baterije izpolnjevale pogoje, bodo v skladu z načrtom oproščene davka na potrošnjo v skladu s predpisi; če bodo družbe, ki proizvajajo napajalne baterije, izpolnjevale pogoje, bodo upravičene do preferenčnih davčnih politik za visokotehnološka podjetja, prenos tehnologije in tehnološki razvoj v skladu s predpisi.

Kitajski 14. nacionalni petletni načrt

(233) Iz 14. nacionalnega petletnega načrta ([67]) za obdobje 2021–2026, ki ne odstopa od strategije Made in China 2025, je razvidno, da se politika vlade Kitajske, ki daje prednost sektorju vozil na pogon z novimi viri energije in ga podpira, nadaljuje in dejansko krepi. Kitajski organi so se v skladu s členom IX načrta zavezali, da bodo „dodano vrednost strateških nastajajočih industrij povečali na več kot 17 % BDP“. Za sektor vozil na pogon z novimi viri energije kot eno od strateških nastajajočih industrij ta zaveza vključuje „doseganje preboja na področju ključnih tehnologij, kot so visokovarnostne napajalne baterije, visokoučinkoviti pogonski motorji in visokozmogljivi energetski sistemi za vozila na pogon z novimi viri energije, ter pospešitev raziskav in razvoja ključnih sestavnih delov, kot so osnovne tehnološke platforme za pametna (povezana) vozila, sistemi programske in strojne opreme, šasija s senzorskim krmiljenjem (*steer-by-wire chassis*) in pametni terminali“ ([68]).

(234) Glede na naravo kitajskega sistema načrtovanja morajo načrte na višji ravni, tj. 12., 13. ali 14. nacionalni petletni načrt, spremljati in izvajati vsi ustrezni organi. V nacionalnih načrtih v zvezi s tem so določene izrecne obveznosti, na primer v členu LXV 14. nacionalnega petletnega načrta, v skladu s katerim bo kitajska vlada „okrepila organizacijo, usklajevanje in nadzor izvajanja tega načrta ter vzpostavila in izboljšala spremljanje in vrednotenje načrtovanja in izvajanja, zagotavljanje politik ter mehanizme za ocenjevanje in nadzor.“ V skladu s tem morajo organi na nižji ravni „ustvariti ugodno politično, institucionalno in pravno okolje. Z letnimi načrti se izvajajo razvojni cilji in ključne naloge, predlagane v tem načrtu“ ([69]).

(235) Najpomembneje je, da se kitajska vlada nedvoumno zavezuje, da bo projektom in sektorjem, opredeljenim v načrtu, zagotovila finančno podporo ter podporo v obliki drugih proizvodnih dejavnikov, kot so zemljišča: „Držali se bomo načela, da je v načrtu določena usmeritev, pri čemer se fiskalna poraba uporablja kot jamstvo, financiranje pa kot podpora ter se zagotavlja usklajevanje z drugimi politikami. […] Vztrajali bomo pri tem, da bo javna fiskalna poraba v skladu z javno politiko in ji služila; povečali bomo finančno podporo za glavne nacionalne strateške naloge, okrepili usklajevanje srednjeročnih finančnih načrtov in letnih proračunov, vladnih naložbenih načrtov in izvajanja tega načrta ter osrednja fiskalna sredstva prednostno uporabljali za glavne naloge in velike inženirske projekte, opredeljene v tem načrtu. Vztrajali bomo pri tem, da morajo projekti slediti načrtu, sredstva in proizvodni dejavniki pa projektom. Na podlagi tega načrta bomo pripravili seznam velikih inženirskih projektov, poenostavili postopke odobritve za projekte s seznama ter zagotovili prednostno obravnavo načrtovanja izbire lokacije, zagotavljanja zemljišč in kapitalskih potreb. Država enotno zagotavlja zemljišča za posamezne velike inženirske projekte“ ([70]).

([67]) Glej: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

([68]) Glej člen XI, preglednica 4, načrta.

([69]) Glej člen LXV, oddelek 1, načrta.

([70]) Glej člen LXV, oddelek 3, načrta.

(236) Zaradi tega izvedbenega mandata so ustrezni vladni organi vzpostavili celo mrežo dodatnih instrumentov politike, zlasti dolgoročni nacionalni sektorski načrt, in sicer razvojni načrt za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2021–2035) ([71]), ki je nadomestil ustrezni načrt za obdobje 2012–2020, kot je navedeno v uvodnih izjavah 216 do 224.

Razvojni načrt za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2021–2035)

(237) V razvojnem načrtu za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije je opredeljena naslednja vizija: „Do leta 2025 se bo znatno povečala konkurenčnost kitajskega trga vozil na pogon z novimi viri energije, dosežen bo velik napredek na področju ključnih tehnologij, kot so napajalne baterije, pogonski motorji in operacijski sistemi vozil, raven varnosti pa se bo celovito izboljšala. Povprečna poraba energije novih povsem električnih osebnih vozil se je zmanjšala na 12,0 kWh/100 km, obseg prodaje vozil na pogon z novimi viri energije je dosegel približno 20 % celotne prodaje novih vozil, zelo avtonomna vozila so se na navedenih območjih in v posebnih primerih začela komercialno uporabljati, znatno pa se je izboljšala tudi prikladnost storitev polnjenja in izmenjave“ ([72]).

(238) Za dosego tega cilja so v načrtu navedeni različni ukrepi, ki jih je treba izvesti. V nekaterih od njih je predvidena horizontalna vladna podpora industriji, na primer za „izboljšanje podpornih zmogljivosti javnih storitev, kot so prenos tehnologije, informacijske storitve, usposabljanje talentov, financiranje projektov in mednarodne izmenjave“ ([73]), za „učinkovito izvajanje politik finančnih subvencij“ ([74]) ali za „izvajanje preferenčnih davčnih politik v zvezi z vozili na pogon z novimi viri energije“ ([75]). Drugi se osredotočajo na posebne sestavne dele vozila ali posamezne elemente vrednostne verige vozil na pogon z novimi viri energije, kot je „spodbujanje podjetij, da izboljšajo sposobnost zagotavljanja ključnih virov, kot so litij, nikelj, kobalt in platina“, „krepitev energijske interakcije med vozili na pogon z novimi viri energije in omrežjem“ ([76]), „pospešitev gradnje infrastrukture za polnjenje in zamenjavo“ ([77]) ali „spodbujanje uporabe obstoječih lokacij in objektov za izvajanje integriranih storitev oskrbe z nafto, plinom, vodikom in električno energijo“ ([78]).

Mnenja nacionalne komisije za razvoj in reforme o krepitvi vozil na pogon z novimi viri energije

(239) Nacionalna komisija za razvoj in reforme je januarja 2024 objavila priporočila za reformo vključevanja vozil na pogon z novimi viri energije v načrtovanje kitajskega električnega omrežja. Poleg interakcije med vozilom in omrežjem ta priporočila vključujejo tudi spodbujanje inovacij in poenotenje standardov v sektorju vozil na pogon z novimi viri energije za „spodbujanje raziskav na področju ključnih tehnologij in temeljne opreme, krepitev glavne vloge podjetniških inovacij in vodenje razvoja z inovacijami. Pospešitev oblikovanja in revizije standardov ter vodenje skupnega in standardiziranega razvoja industrije“ ([79]).

Provincialni in občinski načrti

(240) Podporni ukrepi, določeni v razvojnem načrtu za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2021–2035), so vključeni v ustrezne provincialne in občinske načrte ter se odražajo v natančnejših usmeritvah ([80]).

(241) V provincialnih načrtih je podrobneje opredeljeno, kako je treba cilje osrednjih načrtov prenesti v politike posameznih provinc, in sicer v obliki ukrepov, ki so v nadaljevanju navedeni kot *primeri*.

([71]) Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Glej poglavje II, oddelek 3, načrta.
([73]) Glej poglavje III, oddelek 3, načrta.
([74]) Glej poglavje VIII, oddelek 1, načrta.
([75]) Glej poglavje VIII, oddelek 2, načrta.
([76]) Glej poglavje V, oddelek 1, načrta.
([77]) Glej poglavje VI, oddelek 1, načrta.
([78]) Glej poglavje VI, oddelek 3, načrta.
([79]) Nacionalna komisija za razvoj in reforme ter drugi oddelki o krepitvi vozil na pogon z novimi viri energije – mnenja o izvajanju za povezovanje in interakcijo z električnim omrežjem, Development and Reform Energy [2023], št. 1721. Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Kot je navedeno v pravilih upravljanja nacionalne komisije za razvoj in reforme iz leta 2018, ki se uporabljajo za projekte naložb v avtomobile. V skladu s členom 38: lokalne oblasti na vseh ravneh ne ovirajo poštene konkurence na trgu, temveč se osredotočajo na zagotavljanje davkov, kapitala, zemljišč in drugih ugodnejših pogojev za projekte naložb v avtomobile.

(242) Splošni vladni nadzor nad industrijo je zagotovljen na primer v 14. petletnem načrtu za razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije v provinci Anhui: „Vladne smernice, vodilni položaj na trgu. V celoti izkoristiti vlogo vlade v različnih vidikih, kot so oblikovanje na najvišji ravni, gradnja platform, predstavitev, uporaba in promocija itd. Okrepiti podporo politike in nadalje ustvariti okolje, ki bo usmerjalo vrhunske proizvodne dejavnike k osredotočanju na avtomobilsko industrijo vozil na pogon z novimi viri energije. Ob upoštevanju povpraševanja na trgu v celoti izkoristiti odločilno vlogo trga pri dodeljevanju virov, okrepiti ključni položaj podjetij pri izbiri tehnoloških poti in razporeditvi proizvodnih zmogljivosti, spodbujati boljšo kombinacijo učinkovitega trga in ugodne vlade ter vzpostaviti dinamično razvojno okolje“ ([81]).

(243) V tem provincialnem načrtu so bili navedeni tudi podrobni proizvodni cilji: „Prizadevati si, da bi do leta 2025 obseg mestne avtomobilske industrije vozil na pogon z novimi viri energije presegel 700 milijard RMB in da bo proizvodna zmogljivost dokončanih vozil presegla 3 milijone, spodbuditi 10 podjetij z obsegom 10 milijard RMB ter zagotoviti, da bosta vrednost proizvodnje in obseg proizvodnje na prvem mestu v državi; razviti sistem industrije vozil na pogon z novimi viri energije in delov s celovito zasnovo in razumno strukturo, letna proizvodna zmogljivost baterij presega 300 GWh, letna proizvodna zmogljivost sistemov pogonskih motorjev pa presega 3 milijone kompletov“ ([82]) ter podpora naložbam v objekte in projekte: „Prizadevati si, da se do leta 2025 na nacionalni ravni vzpostavi 1 inovacijski center za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije, 5 javnih inovacijskih centrov ter da se do leta 2025 spodbudi 1 inovacijski projekt poslovnega modela in 10 novih inovacijskih platform nad ravnjo provinc“ ([83]).

(244) Poleg tega je v 14. petletnem načrtu province Anhui za visokokakovostni razvoj avtomobilske industrije predvidena podpora za naložbe v industrijske parke: „Pospešiti in spodbujati izgradnjo industrijskega parka pametnih električnih vozil Xinqiao ter vzpostaviti vrhunski industrijski grozd za pametna električna vozila s popolno industrijsko verigo, ki bo združeval raziskave in razvoj ter proizvodnjo, predstavitev in uporabo ter industrijo in podporne storitve. Podpirati dolgoročno načrtovanje razvoja in prostora, povezano z industrijskim parkom Xinqiao, družbe NIO ter ustanoviti skupine za raziskave in razvoj, proizvodnjo, trženje in upravljanje v okviru parka. Vzpostaviti center družbe NIO za raziskave in razvoj ter inovacije, izvajati dejavnosti na področju inovativnih raziskav in razvoja v zvezi z dokončanimi vozili, ključnimi sestavnimi deli in avtonomno vožnjo, vzpostaviti svetovno konkurenčno in vodilno inovacijsko verigo; pritegniti osebje na področju raziskav in razvoja ter tehnične delavce in si prizadevati za oblikovanje inovativnega prostora, ki bo združeval visoko nadarjene posameznike. […] Ocenjuje se, da bo po dokončanju parka končna zmogljivost proizvodnje vozil znašala milijon vozil na leto, proizvodna zmogljivost baterij pa 100 GWh na leto“ ([84]).

(245) Dodatno je bil razširjen na spodbujanje izvoza: „Podpirati e-trgovanje podjetij, ki dobavljajo sestavne dele, zgraditi javna čezmorska skladišča za izvozne izdelke, razširiti kanale na čezmorske trge in podporne sisteme za storitve. Oblikovati orodja, kot so trgovinske platforme za uvoz in izvoz, čezmorski industrijski parki in trgovski parki, ter usmerjati razvoj grozdov kitajskih čezmorskih naložbenih podjetij. […] Družba Chery Automobile bo do leta 2025 izvozila 500 000 vozil z izvozno vrednostjo 5 milijard USD. Spodbujati družbo Chery k nadaljnji krepitvi mednarodne konkurenčnosti, […] osredotočati se na širitev na strateške trge, kot so Evropa, Severna Amerika in države ASEAN […]. Zagotavljati podporo družbi NIO pri širitvi na evropski trg. Spodbujati družbo NIO, naj izvaja tako imenovani načrt Marco Polo, sprejme diferencirane razvojne poti in preoblikuje model poslovanja na Kitajskem v model mednarodnega poslovanja ter pri tem upošteva lokalne razmere. […] Podpirati družbi NIO pri nadaljnji širitvi na evropski trg, širitvi na pet nacionalnih trgov do leta 2025 in izbiri priložnosti za gradnjo tovarn v tujini“ ([85]).

(246) V 14. petletnem načrtu province Guangdong za visokokakovostni razvoj proizvodnega sektorja je določen vladni nadzor geografske porazdelitve industrije vozil na pogon z novimi viri energije: „Zanašati se na Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu in druga mesta ter pospešiti razvoj vozil na pogon z novimi viri energije. Guangzhou bo pospešil izgradnjo proizvodnih baz za vozila na pogon z novimi viri energije in spodbujal hitro industrializacijo modelov vozil na pogon z novimi viri energije. Shenzhen, katerega središče je okrožje Pingshan, bo zgradil bazo industrije vozil na pogon z novimi viri energije na nacionalni ravni. Zhuhai, katerega središče je okrožje Jinwan, se osredotoči na razvoj proizvodnje dokončanih vozil na pogon z novimi viri energije, materialov za litijeve baterije, pogonskega sistema, opreme za polnjenje in ključnih sestavnih delov vozil na pogon z novimi viri energije“ ([86]).

([81]) 14. petletni načrt province Hefei za razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije. Na voljo na naslovu: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Glej poglavje II, oddelek 2.

([82]) Glej poglavje II, oddelek 3. Za glavne kazalnike razvoja glej preglednico 1 načrta.

([83]) Prav tam.

([84]) Visokokakovostni razvojni načrt province Anhui za avtomobilsko industrijo v okviru 14. petletnega načrta, na voljo na naslovu: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Glej poglavje III, oddelek 1, stolpec 1.

([85]) Glej poglavje VI, oddelek 2, projekt 9.

([86]) 14. petletni načrt province Guangdong za visokokakovostni razvoj predelovalne industrije. Na voljo na naslovu: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Glej poglavje III, oddelek 1, stolpec 4.

(247) V 14. petletnem načrtu province Guizhou za razvoj avtomobilske industrije vozil na pogon z novimi viri energije je nadalje določena podpora za ključne projekte, povezane s sestavnimi deli: „Podpirati izgradnjo ključnih projektov. Pospeševati in spodbujati projekt družbe BYD v zvezi z napajalnimi baterijami v mestu Guiyang z letno proizvodnjo 10 GWh, projekt v zvezi z napajalnimi baterijami za vozila na pogon z novimi viri energije družbe Evergrande (prva faza), projekt vodikovih gorivnih celic družbe Dongfang Electric, projekt litij-železovega fosfata družbe Anda Technology z zmogljivostjo 30 000 ton/leto in podpirati gradbene projekte ter projekt tehnične predelave in širitve pametne proizvodnje litij-železovega fosfata z zmogljivostjo 20 000 ton/leto, projekt tehnične predelave odpadnih baterij za vozila na pogon z novimi viri energije družbe Anda Technology z zmogljivostjo 50 000 ton/leto, projekt letne proizvodnje 1 milijona ton avtomobilske aluminijeve zlitine za tlačno litje v družbi Wuchuan Automobile, projekt proizvodne linije avtomobilskih zavornih kalupov Baike, številne ključne projekte, kot so projekt baze za letalsko in vesoljsko pametno predelovalno industrijo Guizhou v gospodarskem in tehnološkem razvojnem območju Guiyang, projekt gradnje proizvodne linije novih materialov Zhenhua z letno proizvodnjo 12 000 ton katodnih materialov litij-ionskih baterij (projekt Shawen Phase II)“ ([87]).

(248) Razvoj strateških nastajajočih industrij, med drugim električnih vozil, je omenjen tudi v drugih provincialnih in občinskih načrtih, kot so načrti provinc in občin Peking ([88]), Šanghaj ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) in Shaanxi ([92]).

(249) Podpora je namenjena tudi določenim podjetjem za vozila na pogon z novimi viri energije v nekaterih provincialnih petletnih načrtih, na primer v izvedbenem načrtu za pospešitev razvoja avtomobilske industrije vozil na pogon z novimi viri energije v Šanghaju: „Podpirati družbo SAIC Motor pri razvoju vozil na pogon z novimi viri energije. Do leta 2025 bo prodaja osebnih vozil lastnih blagovnih znamk in vozil na pogon z novimi viri energije predstavljala več kot 30 %, prodaja vozil na pogon z novimi viri energije skupine pa več kot 20 %, kar bo zagotovilo neodvisen nadzor nad temeljno tehnologijo ter celovit položaj moči in vodilni položaj na domačem trgu. Spodbujati domača in tuja močna podjetja z vodilno tehnologijo, da vlagajo v proizvodnjo dokončanih vozil ter projekte raziskav in razvoja v Šanghaju“ ([93]).

(250) Vodilna podjetja na področju vozil na pogon z novimi viri energije in zlasti akumulatorskih električnih vozil so v provincialnih in občinskih načrtih pogosto opredeljena kot vzor za nadaljnji razvoj industrije z državno podporo. V načrtu za vzpostavitev blagovne znamke vozil na pogon z novimi viri energije v okrožju Pingshan v Shenzhenu ([94]) sta družba BYD in skupina Kaiwo New Energy Automobile Group opredeljeni kot osnova za uvedbo ureditve, v skladu s katero se bodo vrhunska proizvodnja ter raziskave in razvoj izvajali na sedežu družbe: „Z opiranjem na velike raziskovalne in razvojne zmogljivosti visokokakovostnih avtomobilskih podjetij za vozila na pogon z novimi viri energije v okrožju Pingshan, kot sta BYD in Kaiwo, okrepiti gradnjo visokih šol in univerz, raziskovalnih ustanov, ključnih nacionalnih laboratorijev, nacionalnih inženirskih laboratorijev in inženirskih centrov ter izboljšati inovacije na regionalni ravni. Dopolniti inovacijsko verigo, povezano z verigo industrije vozil na pogon z novimi viri energije, izboljšati industrijske verige višje in nižje v verigi vozil na pogon z novimi viri energij, baterij, komunikacijskih napajalnikov (UPS), polnilnikov, žic in kablov, superkondenzatorskih kemikalij, polprevodniških kemikalij itd., da bi tako vzpostavili celotno industrijsko verigo. Zagotoviti visoko stopnjo povezovanja industrije vozil na pogon z novimi viri energije v grozde, še naprej vzpostavljati in uvajati številne tehnološke industrijske inovacijske platforme, ki tesno podpirajo raziskave in razvoj vozil na pogon z novimi viri energije ter proizvodnjo, ter pospešiti izgradnjo sistema tehnoloških inovacij, ki bo tesno povezoval proizvodnjo, akademske kroge, raziskave in uporabo. Osredotočati se na povezovanje sedežev, raziskav in razvoja ter proizvodnje, razvijati ukrepe za podjetja, ki kotirajo na borzi, da bi se uveljavila, sprejeti ukrepe za ključna podjetja za stabilizacijo rasti in pospešiti vzpostavitev funkcionalne ureditve po načelu ‚sedež raziskav in razvoja + vrhunska proizvodnja‘“ ([95]).

([87]) 14. petletni načrt province Guizhou za razvoj avtomobilske industrije vozil na pogon z novimi viri energije. Na voljo na naslovu: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Glej poglavje III, oddelek 3, stolpec 3.

([88]) Priporočila pekinškega občinskega partijskega odbora za oblikovanje 14. petletnega načrta in dolgoročnih ciljev za leto 2035. Na voljo na naslovu: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14. petletni načrt Šanghaja za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj ter osnutek dolgoročnih ciljev do leta 2035. Na voljo na naslovu: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Občinska ljudska vlada Tianjina o izdaji 14. petletnega načrta Tianjina za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj ter orisa vizije do leta 2035. Na voljo na naslovu: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14. petletni načrt Jiangsuja za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj ter osnutek dolgoročnih ciljev do leta 2035. Na voljo na naslovu: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Osnutek 14. petletnega načrta province Shaanxi za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj province in dolgoročnih ciljev do leta 2035. Na voljo na naslovu: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Izvedbeni načrt za pospešitev razvoja avtomobilske industrije vozil na pogon z novimi viri energije v Šanghaju (2021–2025). Na voljo na naslovu: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Glej poglavje II, oddelek 2, točka 1.

([94]) Na voljo na naslovu: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Glej poglavje IV, oddelek 1, točka 3.

Delovni načrt za stabilno rast avtomobilske industrije (2023–2024)

(251) Ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo ter sedem drugih oddelkov je avgusta 2023 objavilo delovni načrt za stabilizacijo rasti avtomobilske industrije (2023–2024) ([96]), da bi se določili glavni cilji za gospodarski razvoj avtomobilske industrije. Prvi od ukrepov se nanaša na davek na potrošnjo vozil na pogon z novimi viri energije in nalaga izvajanje „obstoječe preferenčne politike, kot so davek na vozila in plovila ter davek na nakup vozil za vozila na pogon z novimi viri energije, dobro delo pri kliringu in pregledu subvencijskih sredstev za vozila na pogon z novimi viri energije ter dejavno povečanje deleža osebne potrošnje vozil na pogon z novimi viri energije“. Poleg tega obvestilo zajema tudi navodila za povečanje politične podpore vozilom na pogon z novimi viri energije, kot so: „Izvajati preferenčne davčne politike za nakup vozil na pogon z novimi viri energije, da bi se pričakovanja industrije stabilizirala. Spodbujati uporabo socialnih skladov za ustanovitev skladov za razvoj avtomobilske industrije in povečanje podpore za temeljne tehnološke raziskave. Uporabljati različne finančne instrumente, kot so krediti, obveznice in zavarovanje, za podporo razvoju podjetij“.

(252) Zato obstaja veliko dokumentiranih dokazov, ki kažejo na politično podporo pospešenemu razvoju industrije akumulatorskih električnih vozil.

(253) Ob upoštevanju zgoraj navedenih načrtov in programov se torej industrija akumulatorskih električnih vozil šteje za ključno/strateško industrijo, kitajska vlada pa si dejavno prizadeva, da bi se kot cilj politike ustrezno razvijala. Sektor akumulatorskih električnih vozil je predstavljen kot bistven za kitajsko vlado in prejema politično podporo za pospešen razvoj, vključno s podporo za vse od bistvenih vhodnih materialov do končnih proizvodov. Na podlagi dokumentov politike iz tega oddelka je Komisija sklenila, da kitajska vlada posega v industrijo akumulatorskih električnih vozil, da bi zagotovila izvajanje povezanih politik, in vpliva na svobodno delovanje tržnih sil v sektorju akumulatorskih električnih vozil, zlasti s spodbujanjem in podpiranjem sektorja na različne načine in s ključnimi koraki pri proizvodnji in prodaji teh vozil.

3.3. **Delno nesodelovanje in uporaba razpoložljivih dejstev**

3.3.1. *Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s kitajsko vlado*

(254) Čeprav se je kitajska vlada med preiskavo odzvala na nekatere zahteve Komisije po informacijah, je bilo mogoče opaziti primere nizke stopnje sodelovanja. Natančneje, kitajska vlada v izpolnjenem vprašalniku za vlado ni navedla bistvenih informacij v zvezi s pripravo, spremljanjem in izvajanjem različnih shem. Vsi ti kritični elementi so bili natančno dokumentirani v dopisu na podlagi člena 28, ki je bil poslan kitajski vladi. Kitajska vlada je odgovorila s pripombami, ki jih je Komisija obravnavala v oddelkih v nadaljevanju.

3.3.1.1. Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s preferenčnimi posojili

(255) Komisija je zaradi učinkovitega pridobivanja potrebnih informacij od finančnih institucij na Kitajskem in poenostavitve upravnih postopkov od kitajske vlade zahtevala, naj vsem finančnim institucijam, ki so vzorčenim družbam zagotavljale posojila ali izvozne kredite, pošlje posebne vprašalnike.

([96]) Obvestilo ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo ter drugih sedmih oddelkov o objavi delovnega načrta za stabilizacijo rasti v avtomobilski industriji (2023–2024). Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Kitajska vlada je menila, da je zahteva Komisije, naj kitajska vlada posreduje poseben vprašalnik, v nasprotju s členoma 12.1 in 12.9 Sporazuma SCM. Menila je, da je za izvedbo preiskave in zbiranje informacij od finančnih institucij odgovoren preiskovalni organ in od kitajske vlade ne more zahtevati, da vprašalnike pošlje finančnim institucijam na podlagi domneve, da so ti subjekti javni organi. Trdila je, da ta domnevni pristop ni v skladu s členom 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM. Kitajska vlada je trdila tudi, da je Komisija že imela dostop do seznama poslovnih bank vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in da bi lahko vprašalnike poslala neposredno zadevnim finančnim institucijam.

(257) Kitajska vlada je nadalje navedla, da finančne institucije niso bile ustrezno obveščene o informacijah, ki se zahtevajo od njih, da niso imele na voljo 30 dni za predložitev zahtevanih informacij, prav tako pa niso imele dovolj možnosti za pisno predložitev ustreznih informacij v smislu člena 12.1 Sporazuma SCM. Poleg tega je menila tudi, da uslužbenci v teh poslovnih bankah v skladu s členom 53 zakona o poslovnih bankah ne smejo razkriti državnih ali poslovnih skrivnosti, s katerimi so se seznanili med svojo zaposlitvijo, zato ne morejo odgovoriti na vprašalnik.

(258) Komisija se s tem stališčem ni strinjala. Prvič, Komisija meni, da so informacije, zahtevane od subjektov v državni lasti, kitajski vladi na voljo za vse subjekte, v katerih je kitajska vlada glavni ali večinski delničar. Čeprav Komisija nikakor ni domnevala, da so subjekti javni organi, je poleg tega menila, da ima kitajska vlada tudi potrebna pooblastila za sodelovanje s finančnimi institucijami, tudi če niso v državni lasti, saj so vse v pristojnosti nacionalne finančne regulativne uprave (v nadaljnjem besedilu: NFRA), ki je leta 2023 nadomestila komisijo bančnih in zavarovalniških regulatorjev Kitajske (v nadaljnjem besedilu: komisija CBIRC) ([97]). Dejstvo, da bi lahko Komisija z zadevnimi finančnimi institucijami stopila v stik neposredno, pri tem ni pomembno. O obliki in načinih zbiranja potrebnih informacij še vedno odloča preiskovalni organ ([98]). Komisija je ugotovila tudi, da je kitajska vlada vprašalnik poslala nekaterim bankam v prejšnjih preiskavah ([99]), ne da bi dvomila o pristopu Komisije. Poleg tega Komisija v zvezi z zahtevanimi informacijami in rokom za predložitev izpolnjenega vprašalnika od nobene finančne institucije ni prejela zahtevka za pojasnilo ali podaljšanje roka. Kitajska izvozno-uvozna banka (EXIM banka), ki je predložila izpolnjen vprašalnik, prav tako ni zahtevala pojasnila.

(259) Komisija je nadalje ugotovila, da je kitajska vlada vprašalnik poslala izključno Kitajski izvozno-uvozni banki. Komisija je ugotovila tudi, da je Kitajska izvozno-uvozna banka edina banka, ki je predložila izpolnjen vprašalnik, potem ko je prejela vprašalnik, ki ga je posredovala kitajska vlada. Kitajska izvozno-uvozna banka je predložila izpolnjen vprašalnik v dogovorjenem podaljšanem roku. Čeprav je bil vprašalnik pomanjkljiv, je Komisija ugotovila, da je imela Kitajska izvozno-uvozna banka dejansko dovolj možnosti za predložitev ustreznih informacij v pisni obliki. Komisija je zato sklenila, da bi verjetno prejela več odgovorov, če bi kitajska vlada vprašalnik poslala drugim finančnim institucijam.

(260) Komisija svojega vprašalnika ni naslovila na uslužbence finančnih institucij, temveč na same institucije. V vsakem primeru dejstvo, da se lahko nekatere informacije štejejo za državno ali poslovno skrivnost, v okviru protisubvencijskega postopka ni pomembno glede na zaupno obravnavo vseh predloženih informacij, ki se štejejo za zaupne. Poleg tega so morali vzorčeni proizvajalci predložiti bančno pooblastilo, s katerim so predstavnikom Komisije izrecno dovolili pregled vseh dokumentov ([100]) v zvezi s posojili, ki so jih zagotovile posamezne finančne institucije. Nekatere vzorčene skupine so predložile zahtevano pooblastilo za nekatere vrste posojil.

([97]) Nacionalna finančna regulativna uprava je leta 2023 nadomestila komisijo bančnih in zavarovalniških regulatorjev Kitajske (CBIRC).
([98]) Poročilo odbora, Kitajska – brojlerji (člen 21.5 – ZDA), točke 7.229–7.231. WT/DS427
([99]) Glej uvodno izjavo 139 v UL L 325, 5.12.2013, str. 88, in uvodno izjavo 48 v UL L, 283, 12.11.2018, str. 7.
([100]) Kot so med drugim: posojilne pogodbe, vloge za posojilo, notranja ocena banke o vlogi za posojilo, dokumenti o odobritvi posojila.

(261) Kot je navedeno v uvodni izjavi 259, je Komisija prejela izpolnjen vprašalnik le od Kitajske izvozno-uvozne banke. Izpolnjeni vprašalnik je zajemal samo informacije o korporativni strukturi, upravljanju in lastništvu. Kar zadeva lastništvo, Kitajska izvozno-uvozna banka ni mogla zagotoviti dodatnih informacij o deležu v zvezi z enim od svojih delničarjev; tj. družbo Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., ki je imela v lasti skoraj 90 % njenih delnic. Kitajska izvozno-uvozna banka vzorčenim proizvajalcem ni predložila nobenih informacij o posojilih (ali drugih instrumentih financiranja). Ker nobena finančna institucija ni odgovorila, Komisija ni prejela nobenih preverljivih informacij za posamezno podjetje v zvezi s preferenčnim financiranjem.

(262) Ker te informacije niso bile predložene, je Komisija menila, da ni prejela bistvenih informacij v zvezi s tem vidikom preiskave. Zato je kitajsko vlado obvestila, da bo pri preučevanju obstoja in obsega domnevnega subvencioniranja, dodeljenega s preferenčnim financiranjem, morda morala uporabiti razpoložljiva dejstva v skladu s členom 28(1) osnovne uredbe.

(263) Vzorčeni proizvajalci izvozniki so poročali o izdaji zelenih obveznic in vrednostnih papirjev, kritih s premoženjem, med preiskavo. Čeprav so te obveznice le različica obveznic, proti katerim so bili v preteklih preiskavah že uvedeni izravnalni ukrepi v okviru programa preferenčnih posojil, se je zdelo, da jih ureja zakonodajni in regulativni okvir, specifičen za zelene industrije, v katere spada sektor akumulatorskih električnih vozil. Komisija je opredelila več kot deset zakonodajnih in regulativnih dokumentov, kot so „Nacionalna komisija za razvoj in reforme: smernice o izdaji zelenih obveznic“, „Katalog projektov za podporo zelenim obveznicam (izdaja iz leta 2021), ki so ga izdala tri ministrstva in komisije, vključno z Ljudsko banko Kitajske“, in „Obvestilo Ljudske banke Kitajske [2015] št. 39 o izdaji zelenih finančnih obveznic na medbančnem trgu obveznic“, v zvezi s temi posebnimi obveznicami, od kitajske vlade pa je zahtevala, naj pojasni regulativni okvir za izdajo in upravljanje zelenega financiranja in vrednostnih papirjev, kritih s premoženjem, ter vlogo vsakega od udeleženih akterjev, vključno z družbami za avtomobilsko financiranje. Kitajska vlada je zavrnila predložitev teh informacij z utemeljitvijo, da zahtevek Komisije ne vsebuje popolnega opisa programa in da memorandum o zadostnosti dokazov ne vsebuje nobenih dokazov o finančnem prispevku, ugodnostih in specifičnosti v zvezi s takimi obveznicami. Poleg tega kitajska vlada med preveritvenim obiskom na kraju samem ni želela razpravljati o tej temi in odgovoriti na vprašanja Komisije.

(264) Komisija je ugotovila, da je bilo zagotavljanje preferenčnega financiranja z izdajo obveznic navedeno v memorandumu o zadostnosti dokazov in da kitajska vlada obstoja take sheme pred začetkom preiskave ni izpodbijala. Komisija je menila tudi, da so zelene obveznice in vrednostni papirji, kriti s premoženjem, le različica te sheme, ki je v večini vidikov podobna.

(265) Kitajska vlada je 21. maja 2024 predložila pripombe v zvezi z dopisom Komisije z dne 8. maja 2024, v katerem je navedla, da namerava uporabiti razpoložljiva dejstva v skladu s členom 28 osnovne uredbe (v nadaljnjem besedilu: dopis v skladu s členom 28).

(266) Kitajska vlada je v odgovoru na zahtevo po posredovanju Dodatka A finančnim institucijam trdila, da bi morala Komisija svoje zahteve po informacijah nasloviti neposredno na zadevne subjekte. Poleg tega je kitajska vlada trdila, da so finančne institucije neodvisni gospodarski subjekti, ki niso povezani s kitajsko vlado. Trdila je tudi, da se v Dodatku A zahtevajo zaupne in poslovno občutljive informacije.

(267) Komisija se s tem stališčem ni strinjala. Prvič, po mnenju Komisije so informacije, ki so se zahtevale od subjektov v državni lasti (družb ali javnih/finančnih institucij), kitajski vladi na voljo za vse subjekte, v katerih je kitajska vlada glavni ali večinski delničar. Dejansko so v skladu z zakonom Ljudske republike Kitajske o državnem premoženju v podjetjih ([101]) agencije za nadzor in upravljanje premoženja v državni lasti, ki jih je ustanovila komisija državnega sveta za nadzor in upravljanje premoženja v državni lasti, in lokalne ljudske vlade tiste, ki izvajajo naloge in odgovornosti vlagatelja kapitala v podjetja, v katera se vlaga državni kapital, v imenu vlade. Take agencije so tako upravičene do prejemanja donosa na sredstva, sodelovanja pri pomembnih odločitvah in izbora vodstvenih uslužbencev podjetij, v katera se vlaga državni kapital. Poleg tega podjetja, v katera se vlaga

([101]) Zakon Ljudske republike Kitajske o državnem premoženju v podjetjih, odlok št. 5 predsednika Ljudske republike Kitajske, 28. oktober 2008, člena 11 in 12.

državni kapital, v skladu s členom 17 navedenega zakona o državnem premoženju sprejmejo tako upravljanje in nadzor s strani vlad ter ustreznih vladnih oddelkov in agencij kot tudi javni nadzor ter odgovarjajo vlagateljem kapitala.

(268) Poleg tega ima kitajska vlada potrebna pooblastila za sodelovanje s finančnimi institucijami, tudi če niso v državni lasti, saj so vse v pristojnosti kitajskega bančnega regulativnega organa. V skladu s členoma 33 in 36 zakona o bančnem nadzoru ([102]) lahko NFRA na primer od vseh finančnih institucij s sedežem v LRK zahteva, naj predložijo informacije, kot so računovodski izkazi, statistična poročila ter informacije v zvezi s poslovanjem in upravljanjem. NFRA lahko finančnim institucijam tudi naroči, naj informacije razkrijejo javnosti.

(269) Kitajska vlada je trdila, da je pojasnila mehanizem oblikovanja prednostne obrestne mere posojil, in navedla, da zahteva Komisije po informacijah v zvezi s sistemom upravljanja kreditov in ocenjevanja posojil ni dovolj jasna. V zvezi z zelenimi obveznicami je kitajska vlada trdila, da tudi zahteve Komisije niso dovolj jasne in natančne, zaradi česar ni mogla predložiti točnega odgovora.

(270) Komisija je menila, da so pripombe neutemeljene. Komisija je večkrat zahtevala odgovore na posebna jasna in relevantna vprašanja, v odgovor na katera kitajska vlada ni želela predložiti ustreznih informacij. Kitajska vlada ni predložila potrebnih informacij, na podlagi katerih bi bilo mogoče razumeti mehanizem oblikovanja prednostne obrestne mere posojil in ki bi podprle odgovor kitajske vlade v zvezi s tem. Podobno kitajska vlada ni zagotovila pravne podlage in regulativnega okvira za sistem upravljanja kreditov in ocenjevanja posojil. Poleg tega se je Komisija v svoji zahtevi po informacijah sklicevala na več posebnih uradnih dokumentov v zvezi z zelenimi obveznicami in družbami za avtomobilsko financiranje, za katere kitajska vlada ni zagotovila pravnega in regulativnega okvira, prav tako pa ni bila pripravljena pojasniti, kaj je zelena obveznica, kljub temu, da je ta navedena v uradnih dokumentih.

(271) Kitajska vlada je v zvezi s Kitajsko izvozno-uvozno banko trdila, da zahtevanih informacij ni mogoče šteti za potrebne. Poleg tega je trdila, da zahtevane informacije vključujejo poslovne skrivnosti in jih Kitajska izvozno-uvozna banka ni mogla zagotoviti. Prav tako bi morala Komisija od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov prejeti ustrezne informacije.

(272) Komisija je opozorila, da je ona tista, ki določa, katere informacije so potrebne za preiskavo, in da o tem ne more odločati nobena druga stran. Poleg tega so informacije v zvezi s Kitajsko izvozno-uvozno banko neposredno povezane s preiskovano shemo. Zahtevane informacije so zato pomembne in potrebne, da bi lahko Komisija ustrezno ocenila shemo. Nazadnje je Komisija opozorila, da ima kitajska vlada poleg regulativne pristojnosti tudi odgovornost za upravljanje Kitajske izvozno-uvozne banke. Zato kitajska vlada odgovornosti za zagotavljanje informacij ne more v celoti prenesti na vzorčene proizvajalce. Trditve so bile zato zavrnjene.

(273) Ker zahtevane informacije niso bile predložene, je Komisija menila, da ni prejela bistvenih informacij v zvezi s tem vidikom preiskave. Kitajsko vlado je zato obvestila, da bo pri preučevanju obstoja in obsega domnevnega subvencioniranja, dodeljenega s preferenčnim financiranjem, vključno z izdajo zelenih obveznic in vrednostnih papirjev, kritih s premoženjem, morda morala uporabiti razpoložljiva dejstva v skladu s členom 28(1) osnovne uredbe.

3.3.1.2. Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi z vhodnimi materiali

(274) Komisija je zaradi učinkovitega pridobivanja potrebnih informacij od nepovezanih dobaviteljev vhodnih materialov (delov, sestavnih delov in surovin) s sedežem na Kitajskem in poenostavitve upravnih postopkov od kitajske vlade zahtevala, naj dobaviteljem, ki vzorčenim proizvajalcem dobavljajo vhodni material, posreduje poseben vprašalnik, ki so ga vzorčeni proizvajalci izvozniki poslali kitajski vladi.

([102]) Zakon Ljudske republike Kitajske o regulaciji in nadzoru bančne industrije, odlok št. 58 predsednika Ljudske republike Kitajske, 31. oktober 2006.

(275) Kitajska vlada je menila, da je zahteva Komisije, naj kitajska vlada posreduje poseben vprašalnik, v nasprotju s členoma 12.1 in 12.9 Sporazuma SCM. Menila je, da je za izvedbo preiskave in zbiranje informacij od dobaviteljev vhodnih materialov odgovoren preiskovalni organ in od kitajske vlade ne more zahtevati, da vprašalnike posreduje neodvisnim poslovnim subjektom na podlagi domneve, da so ti subjekti javni organi. Trdila je, da ta domnevni pristop ni v skladu s členom 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM. Kitajska vlada je trdila tudi, da je Komisija že imela dostop do seznama dobaviteljev vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in da bi jim vprašalnike lahko poslala neposredno.

(276) Kitajska vlada je nadalje navedla, da dobavitelji vhodnih materialov niso bili ustrezno obveščeni o informacijah, ki se zahtevajo od njih, da niso imeli na voljo 30 dni za predložitev zahtevanih informacij, prav tako pa niso imeli dovolj možnosti za pisno predložitev ustreznih informacij v smislu člena 12.1 Sporazuma SCM.

(277) Poleg tega je trdila, da bi lahko dobavitelje odvrnilo to, da bi morali odgovore z zaupnimi informacijami predložiti prek kitajske vlade, in da vprašalnik ni vseboval navodil za predložitev nezaupne različice.

(278) V zvezi s tem je Komisija opozorila, da je vprašalnik, poslan kitajski vladi, vključeval navodila, v katerih se je od nje zahtevalo, naj predloži dokaze, da je vprašalnik dejansko posredovala dobaviteljem vhodnih materialov. Kitajska vlada takih dokazov v izpolnjenem vprašalniku ni predložila. Ker takih dokazov ni bilo, je Komisija menila, da so trditve v zvezi s praktičnimi vidiki vprašalnika, ki ga je bilo treba poslati dobaviteljem vhodnih materialov, brezpredmetne.

(279) Kitajska vlada ni predložila pregleda z imeni in lastniško strukturo kitajskih dobaviteljev vhodnih materialov v preiskavi, pri tem pa je trdila, da so bile to zaupne informacije ali da informacije niso bile na voljo. Poleg tega ni predložila podrobnih informacij o večini značilnosti kitajskega domačega trga vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila, vključno z deležem, ki ga imajo podjetja v državni lasti v domači proizvodnji in potrošnji, velikostjo domačega trga, cenovnimi politikami države in/ali podjetij v državni lasti, dejanskimi cenami vhodnih materialov na domačem trgu in statističnimi podatki.

(280) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij v zvezi z zgoraj navedenimi elementi, vključno z informacijami o strukturi domačega trga, mehanizmih določanja cen in cenah ter lastniških deležih družb, je menila, da ni prejela bistvenih informacij, pomembnih za preiskavo.

(281) Kitajska vlada je v odgovoru na dopis Komisije v skladu s členom 28 nasprotovala uporabi razpoložljivih dejstev.

(282) V zvezi z informacijami o različnih sestavnih delih in surovinah je kitajska vlada ponovila svojo trditev, da nima informacij o dobaviteljih sestavnih delov in nadzora nad dobavitelji, da teh ni mogoče prisiliti k sodelovanju in da bi morala zahtevke obravnavati Komisija. Poleg tega je trdila, da so informacije, ki jih je zahtevala Komisija, preobsežne in nepotrebne za preiskavo ter da je bil obseg preiskave nezakonito razširjen. Podobno je v zvezi z informacijami o kitajskem združenju industrije baterij (v nadaljnjem besedilu: združenje CBIA) trdila tudi, da nima nadzora nad združenjem CBIA, ki ni formalno povezano s kitajsko vlado, in da bi morala Komisija svoje zahteve nasloviti neposredno na združenje.

(283) V zvezi z informacijami o proizvodnji, potrošnji, strukturi domačega trga dobaviteljev in elastičnosti je kitajska vlada trdila, da ji ti podatki niso na voljo.

(284) Komisija je opozorila, da je ona tista, ki določa, katere informacije so potrebne za preiskavo, in da o tem ne more odločati nobena druga stran. Komisija prav tako ne more sprejeti utemeljitve, da so zahtevane informacije preobsežne, saj te glede na število zadevnih dobaviteljev in vhodnih materialov že po definiciji zahtevajo veliko količino podatkov, ki jih je treba zbrati. Poleg tega se je Komisija v zvezi s trditvijo, da kitajska vlada nima nadzora nad dobavitelji in jih zato ne more prisiliti k sodelovanju, sklicevala na razloge, ki so pojasnjeni v uvodni izjavi 278 in zaradi katerih je menila, da sta ti trditvi brezpredmetni.

(285) V zvezi s trditvijo o razširjenem obsegu preiskave je Komisija opozorila, da je bila ta posebna shema že del memoranduma o zadostnosti dokazov, da je bila vključena v obvestilo o začetku in je bila del posvetovanj s kitajsko vlado. Zato zahtevane informacije niso nikoli presegle prvotnega obsega.

(286) Komisija je najprej ugotovila, da kitajska vlada ni izpodbijala trditve, da ni predložila informacij o nobenem od drugih združenj, o katerih je Komisija zahtevala informacije, in sicer o združenju CBIA, kitajskem industrijskem združenju za proizvodnjo neželeznih kovin (CNFA), kitajskem industrijskem združenju virov energije (CIAPS), kitajskem združenju fotonapetostne industrije (CPIA), kitajskem združenju industrije neželeznih kovin (CNMIA) in kitajskem industrijskem združenju za predelavo neželeznih kovin (CNMPIA). Poleg tega kitajska vlada, kot je opisano v uvodni izjavi 278, ni predložila dokazov o tem, da je vprašalnike posredovala dobaviteljem ali združenju CBIA. Odsotnost takih dokazov vzbuja pomisleke glede sodelovanja v preiskavi. Komisija prav tako ne more sprejeti, da kitajska vlada ni imela nobenih informacij o strukturi trgov domačih dobaviteljev. Kot je opisano v oddelku 3.7.2, je Komisija ugotovila, da ima država deleže v številnih dobaviteljih baterij in litija. Zato ima država iz razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 268, na voljo številna sredstva za zbiranje informacij o podjetjih, v katera se vlaga državni kapital. Poleg tega ima država, kot je razvidno iz neposredne vloge združenja CBIA in kitajskega industrijskega združenja virov energije na trgih dobaviteljev, na voljo številna druga sredstva za zbiranje podatkov o vseh subjektih v državni lasti in drugih subjektih, ki delujejo na trgih dobaviteljev. Zbiranje splošnih statističnih podatkov o potrošnji, proizvodnji, strukturi trga in cenah je neločljivo povezano s funkcijami, ki jih običajno izvaja suverena država. Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij v zvezi z zgoraj navedenimi elementi, je sklenila, da ni prejela bistvenih informacij, pomembnih za preiskavo, in da se mora pri svojih ugotovitvah v zvezi z vhodnimi materiali opreti na razpoložljiva dejstva.

3.3.1.3. Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s politiko davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije

(287) Komisija je od kitajske vlade zahtevala, da izpolni vprašalnik s posebnimi vprašanji v zvezi s politiko davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije. Kitajska vlada v odgovoru ni predložila zahtevanih osnovnih informacij o različnih elementih, kot so priprava, spremljanje in izvajanje sheme, ter ocene števila vozil, za katera se je shema uporabljala.

(288) Kitajska vlada ni razkrila nobenih pripravljalnih dokumentov (izvedljivost, pričakovani rezultati), niti vmesnih niti končnih dokumentov (ocena rezultatov, vpliv na razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil, porazdelitev koristi med proizvajalci in potrošniki). Prav tako ni opredelila ali pojasnila vrst evidenc, ki jih v zvezi s programom vodijo ustrezni organi.

(289) Podobno kitajska vlada ni predložila vladnega časovnega razporeda plačil za akumulatorska električna vozila, prodana v obdobju preiskave. Poleg tega ni navedla skupnih zneskov subvencij, prenesenih v zvezi z vlogami za akumulatorska električna vozila v zadnjih štirih letih. Prav tako ni navedla, na kakšni podlagi se je subvencija na vozilo v preteklih letih zmanjšala. Navedla ni niti števila akumulatorskih električnih vozil, za katera so bile subvencije prenesene od leta 2018. Poleg tega kitajska vlada ni mogla pojasniti postopka za uveljavljanje sredstev v primeru uvoženih akumulatorskih električnih vozil.

(290) Nadalje kitajska vlada ni mogla zagotoviti naslednjega: (i) letnih konsolidiranih preglednic, v katerih so navedeni zneski, plačani na tujega proizvajalca na uvoženi model v zadnjih štirih letih; (ii) zahtevkov tujih podjetij za navodila glede poravnave vloge za sredstva davčne subvencije v obdobju 2020–2023; (iii) števila uvoženih akumulatorskih električnih vozil, za katera so bila sredstva prenesena v obdobju preiskave ali prejšnjih letih.

(291) Nazadnje, kitajska vlada ni predložila pojasnila o tem, ali podobne sheme obstajajo na centralni ravni ali ravni provinc.

(292) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij v zvezi z zgoraj navedenimi elementi, je menila, da ni prejela bistvenih informacij, pomembnih za preiskavo.

(293) Kitajska vlada je v odgovoru na dopis Komisije v skladu s členom 28 nasprotovala uporabi razpoložljivih dejstev.

(294) Kitajska vlada je trdila, da nima dostopa do informacij v zvezi s študijami izvedljivosti in pričakovanimi rezultati ter vmesnih ali končnih dokumentov.

(295) Kitajska vlada je trdila tudi, da so informacije o vladnem časovnem razporedu plačil za akumulatorska električna vozila, prodana v OP, naravi evidenc, ki jih vodijo zadevne vlade v zvezi s programom, ter številu akumulatorskih električnih vozil, za katera so bile subvencije prenesene, in prijavljeni prodaji akumulatorskih električnih vozil, nepomembne in nepotrebne za sedanjo preiskavo.

(296) V zvezi z informacijami o zneskih, izplačanih tujim proizvajalcem v okviru programa po modelu, je kitajska vlada trdila, da teh informacij nima ter da so za namene te preiskave nepomembne in nepotrebne.

(297) Komisija je opozorila, da je skrajno neverjetno, da kitajska vlada ni hranila informacij v zvezi s študijami izvedljivosti ali pričakovanimi rezultati programa, ki se izvaja že več let, ki je bil večkrat revidiran in prilagojen na podlagi ocen in ki je, kar je najpomembneje, vključeval znatne zneske centralnega proračuna, ki ga je upravljala kitajska vlada. Za te ponovne ocene bi bilo treba zahtevati nekatere informacije o pričakovanih rezultatih in informacije o podjetjih, ki imajo koristi od teh programov. Zato lahko Komisija, če meni, da so informacije potrebne za sprejetje njenih sklepov, po potrebi uporabi razpoložljiva dejstva.

(298) V zvezi s pomembnostjo informacij je Komisija opozorila, da je ona tista, ki določa, katere informacije so potrebne za preiskavo, in da o tem ne more odločati nobena druga stran. Poleg tega so vladna shema plačil proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil na podlagi njihove prodaje akumulatorskih električnih vozil, zneski, izplačani domačim in tujim proizvajalcem, ter evidence o teh izplačilih neposredno povezani z domnevno subvencijsko shemo, med drugim za izračun in določitev specifičnosti. Zato so zahtevane informacije pomembne in potrebne, da lahko Komisija ustrezno oceni shemo.

(299) Komisija je zato sklenila, da se mora pri svojih ugotovitvah v zvezi s politiko davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije opreti na razpoložljiva dejstva.

3.3.1.4. Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi z nepovratnimi sredstvi/drugimi programi subvencij, vključno s shemami državne/regionalne/lokalne vlade

(300) Komisija je od kitajske vlade zahtevala, naj predloži informacije o subvencijskih shemah na nacionalni, provincialni ali občinski ravni, s katerimi so se proizvajalcem/izvoznikom izdelka v preiskavi zagotovile ugodnosti v zadnjih treh koledarskih letih pred ali med obdobjem preiskave. Kitajska vlada v zvezi s tem ni predložila nobenih informacij in zdelo se je, da ni stopila v stik z organi na podcentralni ravni, tj. na ravni provinc ali občinski ravni, da bi zbrala zahtevane informacije.

(301) Kitajska vlada je v odgovoru na dopis Komisije v skladu s členom 28 nasprotovala uporabi razpoložljivih dejstev.

(302) Kitajska vlada je trdila, da ni spremljala nepovratnih sredstev, ki so jih družbe prejele od vlad na podcentralni ravni. Poleg tega je trdila, da je bilo zaradi nenatančnega vprašanja Komisije za kitajsko vlado obremenjujoče zbirati obsežne informacije od vseh kitajskih provinc in občin. Nazadnje je trdila, da so kitajski proizvajalci izvozniki predložili ustrezno dokumentacijo.

(303) Komisija je ugotovila, da ni verjetno, da kitajska vlada ne bi hranila nobenih informacij v zvezi s prenosom gotovine s strani kitajske vlade ali v njenem imenu ali da teh informacij ne bi bila upravičena zahtevati od provinc in občin. To vključuje podrobnosti, kot so razlogi za zadevna denarna nakazila, zneski in prejemniki izplačil. Zato lahko Komisija, če meni, da so informacije potrebne za sprejetje njenih sklepov, po potrebi uporabi razpoložljiva dejstva.

(304) Komisija je ugotovila tudi, da so bile zahteve po informacijah iz vprašalnika in pozivov k dopolnitvi podrobne in specifične. Podobno je Komisija opozorila, da je kitajska vlada dejavno vključena v sheme, saj nadzoruje pravni okvir, postopek odločanja, izplačilo in zasnovo programa nepovratnih sredstev. Kitajska vlada odgovornosti za zagotavljanje informacij zato ne more v celoti prenesti na vzorčene proizvajalce.

(305) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij v zvezi z zgoraj navedenimi elementi, je menila, da ni prejela ključnih informacij, pomembnih za preiskavo, in da se mora pri svojih ugotovitvah v zvezi z nepovratnimi sredstvi/drugimi programi subvencij, vključno s shemami državne/regionalne/lokalne vlade, opreti na razpoložljiva dejstva.

3.3.1.5. Shema oprostitve davka na nakupe

(306) Komisija je od kitajske vlade zahtevala, naj izpolni vprašalnik s posebnimi vprašanji o shemi oprostitve davka na nakupe. Kitajska vlada v odgovoru na vprašalnik vlade ni predložila zahtevanih osnovnih informacij o področjih, kot so priprava, spremljanje in izvajanje sheme, ter ocene števila vozil, za katera se je shema uporabljala.

(307) Kitajska vlada v zvezi s pripravo in spremljanjem programa ni predložila analize pričakovanih rezultatov. Prav tako ni opredelila in pojasnila vrst evidenc, ki jih vodijo ustrezni organi (npr. računovodske evidence, datoteke za posamezne družbe, podatkovne zbirke, proračunska pooblastila itd.). Poleg tega ni navedla zneska davka, ki se mu je odpovedala v okviru te politike. Nadalje kitajska vlada ni predložila nobenih vmesnih dokumentov, vključno z rezultati vrednotenja, oceno učinka na razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil ter porazdelitvijo koristi med proizvajalci in potrošniki. Kitajska vlada tudi ni mogla zagotoviti podatkov o prodaji uvoženih akumulatorskih električnih vozil, vključenih v katalog, ki so bila upravičena v okviru tega programa.

(308) V zvezi s katalogom modelov vozil na pogon z novimi viri energije, oproščenih plačila davka na nakup vozil, kitajska vlada ni predložila odgovorov v zvezi (i) z merili za upravičenost, (ii) z dokumenti z informacijami o zavrnjenih modelih in vlogah za modele ter (iii) s komunikacijo s strani proizvajalcev o njihovih vlogah. Natančneje, kitajska vlada ni predložila pojasnila ali dokazov, s katerimi bi utemeljila podlago, na kateri so bile vloge za vključitev vozil v program sprejete ali zavrnjene. Poleg tega ni predložila dokumentov z informacijami o zavrnjenih modelih niti vlog za modele in dokumentov, poslanih proizvajalcem v zvezi z zavrnitvijo teh modelov.

(309) Podobno kitajska vlada ni predložila informacij o številu akumulatorskih električnih vozil, registriranih na Kitajskem. Poleg tega kitajska vlada ni predložila informacij o številu uvoženih akumulatorskih električnih vozil, registriranih v obdobju preiskave ali prejšnjih obdobjih. Prav tako ni predložila informacij o številu registracij vozil na pogon z novimi viri energije ali akumulatorskih električnih vozil po blagovnih znamkah, modelih in kraju registracije. Nazadnje, kitajska vlada ni predložila nobene raziskave, ki bi se lahko uporabila kot referenca v zvezi s cenovno elastičnostjo na Kitajskem.

(310) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij v zvezi z nobenimi zgoraj navedenimi elementi, je menila, da ni prejela bistvenih informacij, pomembnih za preiskavo.

(311) Kitajska vlada je v odgovoru na dopis Komisije v skladu s členom 28 nasprotovala uporabi razpoložljivih dejstev, ker ji niso bile na voljo zahtevane informacije.

(312) Poleg tega je kitajska vlada trdila, da informacije o številu registracij akumulatorskih električnih vozil za namene preiskave niso pomembne.

(313) Komisija je opozorila, da je zelo malo verjetno, da kitajska vlada nima informacij o številu akumulatorskih električnih vozil, registriranih na Kitajskem v določenem obdobju. To velja zlasti glede na to, da za akumulatorska električna vozila veljajo posebni pogoji v času registracije, ki jih mora kitajska vlada oceniti, nadzorovati in spremljati. Lastniki vozil morajo prometnim organom med postopkom nakupa, registracije in pridobitve številke registrske tablice za vozilo na Kitajskem predložiti celovit sklop dokumentov. Kupci vozil morajo od trenutka nakupa izpolnjevati predpise o davku na nakup vozil in predložiti izjavo o davku na nakup vozila. Za to izjavo so potrebne podrobne informacije, vključno z identifikacijsko številko vozila (VIN), ki enolično označuje model vozila in nekatere njegove značilnosti. Poleg tega je treba za vozila, registrirana na Kitajskem, opraviti postopek registracije pri kitajskem organu za promet, ki vključuje identifikacijo tipa in modela vozila. Podobno je registrske tablice mogoče povezati z določenimi vozili.

(314) Prav tako je malo verjetno, da kitajska vlada ne hrani pisne dokumentacije v zvezi z zavrnitvijo modelov za vključitev v katalog, zlasti ker postopek za vključitev v katalog vključuje predložitev znatne količine podatkov proizvajalcev in oceno več tehničnih služb kitajske vlade. Poleg tega je Komisija ugotovila, da ni verjetno, da kitajska vlada ne bi vedela za ocenjene izpadle davčne prihodke iz dolgotrajnega programa. Gre namreč za program, ki neposredno vpliva na proračun in bi lahko povzročil letni izpad več sto milijard RMB davčnih prihodkov.

(315) Zato se je Komisija v obsegu, v katerem je menila, da so informacije potrebne za oblikovanje njenih sklepov, oprla na javno dostopne vire.

(316) V zvezi s pomembnostjo informacij Komisija opozarja, da je ona tista, ki določa, katere informacije so potrebne za preiskavo, in da o tem ne more odločati nobena druga stran. Poleg tega je registracija akumulatorskih električnih vozil neposredno povezana z domnevno subvencijsko shemo, zato so bile zahtevane informacije pomembne in potrebne, da je lahko Komisija shemo ustrezno ocenila.

(317) Čeprav se je Komisija, kot je navedeno v oddelku 3.9, začasno odločila, da ne bo izdala ugotovitev o tej shemi, si pridržuje pravico, da nadalje preuči možnost uvedbe izravnalnega ukrepa zoper program. Zato se bo Komisija pri svojih ugotovitvah v zvezi s shemo oprostitve davka na nakupe morda morala opreti na razpoložljiva dejstva, da bi zbrala dovolj elementov za sklep, da se proti taki shemi lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

3.3.2. *Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s skupino SAIC*

(318) Skupina SAIC je najprej sodelovala s Komisijo in je predložila izpolnjene vprašalnike. Zlasti njeni povezani subjekti, vključno s šestimi proizvajalci akumulatorskih električnih vozil, so poslali izpolnjene vprašalnike. Vendar je bilo ugotovljeno, da so ti izpolnjeni vprašalniki zelo pomanjkljivi, Komisija pa je 12. decembra 2023 skupino SAIC obvestila, da namerava uporabiti člen 28(1) osnovne uredbe v zvezi z informacijami, ki niso bile predložene pred preveritvenimi obiski, in da lahko ugotovitve Komisije, če teh informacij ne prejme, temeljijo na razpoložljivih dejstvih. Manjkajoče informacije so se med drugim nanašale na proizvodne stroške, podrobne informacije v zvezi z nakupi glavnih vhodnih materialov in pomanjkanje izpolnjenih vprašalnikov povezanih družb, vključenih v dejavnosti, povezane z izdelkom v preiskavi, za katere je bil zahtevan izpolnjen vprašalnik.

(319) Skupina SAIC ni predložila manjkajočih informacij in je trdila, da je to posledica velikega števila povezanih družb v skupini in da uporaba „razpoložljivih dejstev“ ne bi ustrezno odražala njene visoke ravni sodelovanja do te točke preiskave. Trdila je, da je veliko število predloženih pomanjkljivih odgovorov posledica pogosto neupravičene količine informacij, ki jih je zahtevala Komisija, in velikega bremena usklajevanja, ki je potrebno med številnimi povezanimi družbami.

(320) Vendar je bilo pomanjkanje sodelovanja potrjeno pred preveritvenimi obiski, med njimi in po njih, saj niso bile predložene bistvene informacije, med drugim stroški proizvodnje, kosovnice, specifikacije proizvodov, vključno s kemijsko sestavo surovine, kupljene od dobaviteljev, podporni seznam nakupov po posameznih transakcijah za dobavitelje in informacije v zvezi s prejetimi nepovratnimi sredstvi. Komisija je skupini SAIC pojasnila, da so bile te informacije potrebne za oblikovanje konkretnih ugotovitev v zvezi s subvencijami, prejetimi iz različnih podpornih ukrepov. Poleg tega se je zdelo, da tudi dodatne povezane družbe niso predložile izpolnjenega vprašalnika, čeprav bi morale to storiti zaradi svojih dejavnosti.

(321) Komisija je ugotovila, da je pomanjkanje teh potrebnih informacij oviralo preiskavo. Zato je bila 23. aprila 2024 skupina SAIC ustrezno obveščena o posledicah zgolj delnega sodelovanja v preiskavi in o nameri Komisije, da uporabi člen 28 osnovne uredbe v zvezi z informacijami, ki niso bile predložene, ali informacijami, ki jih ni bilo mogoče preveriti. Komisija je družbo pozvala, naj predloži pripombe.

(322) Komisija je 30. aprila 2024 prejela pripombe skupine SAIC. Skupina SAIC se ni strinjala z oceno Komisije glede splošne ravni sodelovanja, ki so jo zagotovili različni subjekti v skupini, in je predložila več trditev, na podlagi katerih je bilo ugotovljeno, da nameravana uporaba člena 28 osnovne uredbe ni bila upravičena.

3.3.2.1. Trditev skupine SAIC, da pravni standardi za uporabo člena 28 osnovne uredbe niso bili izpolnjeni

(323) Skupina SAIC je navedla, da nekateri vidiki ocene Komisije glede uporabe člena 28 osnovne uredbe napačno prikazujejo evidentirana dejstva, in ponovila, da je po svojih najboljših močeh sodelovala v preiskavi. Skupina SAIC je pojasnila, da je v primerih, ko ni mogla zagotoviti popolnih informacij ali je lahko zagotovila le delne informacije, kot so se zahtevale, predložila tako imenovane alternativne dokumente, da bi olajšala preiskavo Komisije.

(324) V zvezi s tem se je skupina SAIC sklicevala na člen 28(3) osnovne uredbe in sodno prakso Sodišča Evropske unije ([103]), v skladu s katero je treba sprejeti tudi nepopolne ali kako drugače pomanjkljive odgovore.

(325) Skupina SAIC je poudarila ugotovitev Sodišča v tej zadevi ([104]), v kateri je menilo, da „pojem ‚potrebne informacije' napotuje na informacije, s katerimi razpolagajo zainteresirane strani, katerih predložitev institucije Unije od njih zahtevajo za sprejetje ugotovitev, ki jih je treba sprejeti v okviru protidampinške preiskave". V isti zadevi ([105]) je Sodišče odločilo, da „morata ti instituciji prevzeti breme dokazovanja obstoja dampinga, škode in vzročne zveze med uvozom, ki je predmet dampinga, in to škodo ter torej […] ‚potrebnost' neke informacije za sprejetje ugotovitev, ki jih je treba sprejeti v okviru protidampinške preiskave".

(326) Glede na ugotovitev Sodišča je skupina SAIC menila, „da Komisija zaradi zelo zapletene narave te preiskave (tako v smislu velikega obsega zahtevanih informacij, velikega števila družb, ki morajo predložiti informacije, kot tudi kratkega roka za predložitev informacij) ne bi smela prestrogo uporabljati zgoraj navedenih meril za predložene informacije" in navedla, da „kadar se šteje, da so informacije pomanjkljive, je treba uporabo razpoložljivih dejstev strogo omejiti na potrebni namen teh informacij in jih v vseh okoliščinah preveriti s sklicevanjem na druge neodvisne vire, popolnoma v skladu s členom 28(5) osnovne uredbe".

([103]) Glej zadevo T-413/13, City Cycle Industries proti Svetu, ECLI:EU:T:2015:164, točka 120; zadevo T-633/11, Guangdong Kito Ceramics in drugi proti Svetu, ECLI:EU:T:2014:271, točka 100; poročilo pritožbenega organa STO, ZDA – vroče valjano jeklo, WT/DS184/AB/R, sprejeto 23. avgusta 2001, točka 81, in zadevo C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) proti Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komisija je opozorila, da so druge vzorčene skupine dejansko predložile zahtevane informacije in da so bile te torej takoj na voljo skupini SAIC. Zato se je skupina SAIC odločila, da ne bo predložila zahtevanih informacij, kot je razvidno iz seznama nepredloženih dokumentov, ki ga je podpisala in se z njim strinjala med preverjanjem. Ta seznam dokazuje, da je ovirala preiskavo, ker zavestno ni delovala po svojih najboljših močeh. Poleg tega se je štelo, da so informacije potrebne za sprejetje ustreznih ugotovitev v preiskavi v zvezi s subvencijami in tako v skladu z ugotovitvami Sodišča. Poleg tega so bile vse ustrezne informacije, ki jih je skupina SAIC predložila kot tako imenovane alternativne dokumente, vključno s pomanjkljivimi informacijami, ustrezno upoštevane, kadar so bile preverljive. Komisija je razpoložljiva dejstva, tudi iz neodvisnih virov, kot je navedeno v oddelku 3.3, v zvezi s preferenčnimi posojili, zavarovanjem izvoznih kreditov, oprostitvami plačila davkov na nakup, vhodnimi materiali in politiko davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije uporabila le, če so bile predložene informacije očitno pomanjkljive (in navedene v skupno podpisanih prilogah k poročilom o preverjanju na kraju samem) in je imela dovolj podatkov za sklepanje o teh shemah. Napačno je domnevati, da je Komisija prestrogo uporabila merila iz člena 28(3) osnovne uredbe.

(328) Ker je skupina SAIC v svojih pripombah trdila, da „je treba dati prednost dvomom glede informacij, ki so zapisane kot predložene," je Komisija v razkritju bistvenih dejstev in premislekov vzorčenemu proizvajalcu izvozniku pojasnila, da je pri uporabi razpoložljivih dejstev v smislu člena 28 osnovne uredbe v največji možni meri uporabila informacije, ki jih je predložila skupina SAIC, in v primeru, ko takih preverjenih informacij ni imela, uporabila javne neodvisne vire. Trditev, da pravni standardi za uporabo člena 28 osnovne uredbe niso bili izpolnjeni, je bila zato zavrnjena.

3.3.2.2. Zahteve po informacijah v zvezi s povezanimi dobavitelji

(329) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 318 in 319, je bilo med preiskavo ugotovljenih več neprijavljenih povezanih družb, za katere skupina SAIC ni predložila izpolnjenega vprašalnika. Ugotovljeno je bilo, da so te tako imenovane nove družbe povezane in vključene v različna ključna pogodbena razmerja, ki vključujejo dejavnosti, kot so zagotavljanje vhodnih materialov, kapitala, posojil, jamstev in drugih vrst financiranja v okviru skupine SAIC. Skupina SAIC je večkrat zavrnila zahteve Komisije glede izpolnitve vprašalnika, pri tem pa je trdila, da gre za kršitev njenih temeljnih pravic, vendar za to ni predložila utemeljenih argumentov.

(330) Skupina SAIC je v svojih pripombah trdila, da te povezane družbe niso mogle ali jim ni bilo treba sodelovati v preiskavi, uporaba člena 28 osnovne uredbe za te družbe pa v nobenem primeru ni bila upravičena ali bi morala biti strogo omejena. Razlogi, ki jih je navedla skupina SAIC, so bili povezani z več dejavniki, kot so:

— zelo nizka transakcijska vrednost povezane družbe v prometu skupine SAIC (manj kot 1 %);

— pomanjkanje deležev v povezanih družbah ali smiselnega nadzora nad njimi, kar je potrdilo dejstvo, da te družbe niso hotele ugoditi zahtevi za sodelovanje, ki jo je nanje naslovila skupina SAIC, ali predložiti zaupnih dokumentov, ki se nanašajo na navedene družbe;

— poslovne dejavnosti povezanih družb niso bile zajete niti v navodilih iz vprašalnika za proizvajalce izvoznike niti v pojasnilu ([106]), ki ga je Komisija objavila 17. novembra 2023;

— obseg proizvodnje, ki izhaja iz sporazuma o poslih oplemenitenja, je že zajet v odgovoru skupine SAIC;

— domnevno povezana družba v obdobju preiskave ni imela transakcij na področju raziskav in razvoja ali pogodb o raziskavah in razvoju s skupino SAIC;

— domnevno povezana družba je bila prejemnica, ne pa imetnica pravice do uporabe zemljišča.

([106]) Opomba k spisu: povezane družbe morajo predložiti izpolnjen vprašalnik (t23.005730).

(331) Komisija se je strinjala, da bi lahko bila v skladu z zgoraj navedenim pojasnilom povezana družba z zelo nizko transakcijsko vrednostjo, ki predstavlja manj kot 1 % nakupov skupine SAIC, dejansko izvzeta iz obveznosti predložitve izpolnjenega vprašalnika v tej preiskavi. Vendar si je Komisija pridržala pravico, da uporabi člen 28 osnovne uredbe za dele, ki jih je ta povezana družba dobavili skupini SAIC, saj teh informacij ni mogla preveriti.

(332) Komisija je ugotovila, da sta zadevni povezani dobavitelj in skupina SAIC skupaj upravljala družbo za razvoj, proizvodnjo in prodajo baterijskih celic, modulov in paketov ter sta zato pravno priznana poslovna partnerja. Zato se štejeta za povezana v smislu člena 127 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/2447, kar upravičuje pravno obveznost predložitve izpolnjenega vprašalnika o subvencijah kot povezana stran v skladu z navodili iz vprašalnika in poznejše korespondence. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

(333) Skupina SAIC je trdila, da bi morala Komisija pregledati svojo oceno in opustiti uporabo člena 28 osnovne uredbe za družbe, ki so zavrnile razkritje finančnih ali pogodbenih povezav in sporazuma o skupnih podjetjih, ter v takih primerih uporabiti samo javno dostopne informacije v skladu s členom 28(5) osnovne uredbe. Komisija je skupini SAIC večkrat sporočila, da je dejstvo, da so nekatere informacije veljale za „osnovno poslovno skrivnost“, nepomembno glede na zaupno obravnavo vseh informacij, predloženih v okviru protisubvencijskega postopka v skladu s členom 29 osnovne uredbe. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(334) Skupina SAIC je trdila, da Komisija ni ustrezno pojasnila, zakaj bi morale nekatere povezane družbe izpolniti vprašalnik. Vendar je Komisija v drugem zahtevku pojasnila, da so bile v skladu z informacijami, ki so na voljo v spisu (organigram, ki prikazuje pomembno finančno in/ali nadzorno vlogo povezanih družb), te družbe povezane, saj se zdi, da so bile vključene v zagotavljanje kapitala, posojil ali drugih vrst financiranja v okviru skupine SAIC. Vendar Komisija po prejemu drugega negativnega odgovora skupine SAIC na zahtevek ni ponovila svoje zahteve in je 23. aprila 2024 skupino SAIC obvestila o posledicah nesodelovanja.

(335) Skupina SAIC ni hotela predložiti izpolnjenega vprašalnika v zvezi s povezano družbo, za katero je bilo med enim od preveritvenih obiskov ugotovljeno, da je sklenila sporazum o poslih oplemenitenja. Čeprav je skupina SAIC priznala, da je bila ta povezana družba vključena v proizvodnjo izdelka v preiskavi, je trdila tudi, da bi morala Komisija potrditi, da je potreben izpolnjen vprašalnik. Ta pripomba je pokazala nesodelovanje skupine SAIC, ki je nazadnje trdila, da bi morala biti morebitna uporaba člena 28 v zvezi s to povezano družbo omejena na elemente, ki niso povezani s subvencijami. Trditev je bila zavrnjena.

(336) Da te povezane družbe obstajajo, je bilo dejansko razkrito na podlagi informacij, ki so bile prvotno predložene, in sicer preden so bili predloženi izpolnjeni vprašalniki, izpolnjenih vprašalnikov ali med priložnostnimi preveritvenimi obiski na kraju samem. Te povezane družbe so bile dobavitelji ali stranke skupine SAIC in so bile pogosto vključene v dejavnosti, povezane z izdelkom v preiskavi, kot raziskovalni inštitut, dobavitelj sestavnih delov iz memoranduma o zadostnosti dokazov, logistične družbe itd. Glede na naravo dejavnosti bi morale predložiti izpolnjen vprašalnik, na podlagi katerega bi lahko Komisija preverila informacije in po potrebi zahtevala dodatne dokaze.

3.3.2.3. Informacije, ki jih skupina SAIC ni predložila, in drugi nerazkriti dokumenti pred preveritvenimi obiski na kraju samem in med njimi

(337) Skupina SAIC je v svojih pripombah trdila, da so bile po obsežnih pozivih k dopolnitvi, ki jih je prejela od Komisije, naknadno dejansko predložene nekatere informacije, ki jih je bilo mogoče v celoti preveriti med preveritvenimi obiski na kraju samem. Vendar se je skupina SAIC sklicevala le na informacije v zvezi z nakupi in oprostitvijo davka na potrošnjo za domače stranke, s čimer je priznala, da vse druge manjkajoče informacije med preiskavo niso bile razkrite. V pozivih k dopolnitvi so bila dejansko poudarjena ključna vprašanja, o katerih posamezni proizvajalci, ki so del skupine SAIC, namerno niso poročali (informacije iz njihovih izpolnjenih vprašalnikov v zvezi z napovedmi proizvodnje in prodaje, stroški proizvodnje, nakupi in oprostitvijo davka na potrošnjo pri domači prodaji).

(338) Skupina SAIC je predložila pregled dokumentov, ki niso bili predloženi pred preveritvenimi obiski na kraju samem in med njimi, in Komisijo pozvala, naj člen 28 osnovne uredbe uporabi le za tiste dokumente, ki jih posamezni subjekti niso predložili. Komisija je pregledala sezname in vztrajala pri svojem stališču glede tistih elementov s seznama, ki so bili poslani skupini SAIC in za katere je morala uporabiti razpoložljiva dejstva, kot so programi nepovratnih sredstev, zagotavljanje baterij za plačilo, nižje od primernega, prihodki, izpadli zaradi programov oprostitve davka in znižanja davka ter zagotavljanja preferenčnega financiranja (kot so obveznice in kapitalske injekcije), in manjkajoči odgovori v vprašalnikih. Zahteva, naj se predložene informacije v zvezi z elementi, navedenimi v nadaljevanju, ne zavrnejo, je bila zavrnjena.

(a) *Kosovnica za končne izdelke in specifikacije dobavnih proizvodov (npr. kemija, sestava itd.)*

(339) Kosovnice so obsežni seznami surovin, sestavnih delov in navodil, potrebnih za proizvodnjo izdelka. Komisija je skupini SAIC večkrat pojasnila, zakaj so pomembne za preiskavo, tj. da omogočajo opredelitev glavnih posameznih sestavnih delov in materialov, ki sestavljajo končni izdelek, in njihovo poreklo.

(340) V obravnavanem primeru subvencije so bile kosovnice enako pomembne za opredelitev delov, uporabljenih pri sestavljanju končnega izdelka (akumulatorskih električnih vozil ali sestavnih delov, kot so baterije), uporabljenih količin, njihovih specifikacij, internih številk materiala in posledično imen njihovih dobaviteljev. Poleg tega so kosovnice omogočale vzpostavitev neposredne povezave s proizvodnimi stroški, saj bi se lahko uporabile kot osnova za izračun standardnih stroškov, dejanskih stroškov in odstopanj, ki izhajajo iz razlike med njimi.

(341) Skupina SAIC ni predložila popolnih podatkov o kosovnicah in proizvodnih stroških ter je trdila, da kosovnice niso potrebne za protisubvencijske preiskave, saj se ne nanašajo na nobenega od elementov za izračun subvencijske stopnje. Komisija se s to oceno ni strinjala in je potrdila, da so te informacije potrebne za oceno popolnosti in točnosti informacij v zvezi s stroški proizvodnje in tudi najpomembnejšimi sestavnimi deli.

(342) Skupina SAIC je priznala, da se lahko informacije v zvezi s specifikacijami izdelkov zagotovijo le za vsak posamezen primer in samo delno. Poleg tega je skupina SAIC menila, da bi Komisija za uskladitev predloženih podatkov lahko uporabila drugačen pristop. Ker je bila od vsakega subjekta zahtevana enaka raven informacij v zvezi s kosovnicami, je skupina SAIC menila, da gre za nepošteno obravnavo, ki pomeni kršitev Listine o temeljnih pravicah, saj so bile na voljo druge metode za preverjanje informacij, navedenih v preglednici o dobavi delov.

(343) Komisija je trdila, da noben od povezanih dobaviteljev baterij ni predložil potrebnih spremnih dokumentov, ki jih je zahtevala preiskovalna skupina, in zlasti specifikacij baterij. Komisija je najprej menila, da bi morali informacije o kosovnicah zagotoviti vsi subjekti, saj so v odgovor na zahtevo med preveritvenimi obiski na kraju samem potrdili, da te informacije sicer imajo, vendar jih ne morejo predložiti iz različnih razlogov, večinoma povezanih s sporazumom o zaupnosti, podpisanim z dobavitelji, in lastnimi poslovnimi skrivnostmi družbe. Poleg tega so subjekti pri izpolnjevanju vprašalnika dejansko uporabljali kosovnice, da bi določili vhodne materiale, o katerih so morali poročati, in ustrezne dobavitelje, ki bi morali predložiti izpolnjen vprašalnik. To je eden od razlogov, da je Komisija po preveritvenem obisku na kraju samem obnovila svoj zahtevek. Dejansko je Komisija v nasprotju s svojimi običajnimi praksami vsakemu subjektu dovolila, da predloži informacije v zvezi s kosovnicami ter drugimi dobavnimi deli in specifikacijami surovin, pri tem pa si je pridržala pravico, da teh informacij ne upošteva, saj jih ni bilo mogoče preveriti na kraju samem.

(344) Kot je navedeno zgoraj, je skupina SAIC trdila, da je mogoče kemijsko sestavo in specifikacijo baterijske celice in baterijskega sistema, ki ju uporabljajo nekateri proizvajalci, preveriti brez uporabe kosovnic oziroma da je mogoče informacije v zvezi s specifikacijo za nekatere surovine, ki jih uporabljajo nekateri proizvajalci, povezani z baterijami, preveriti brez uporabe kosovnic. V nekaterih primerih je skupina SAIC kot del dokazov za preverjanje zagotovila informacije, povezane s kosovnicami.

(345) Vendar dejstvo, da bi družba Komisiji omogočila vpogled v kosovnice za edinstveno vrsto izdelka v preiskavi, v nobenem primeru ne more biti enakovredno zagotovitvi zahtevanih informacij. Poleg tega, da informacije, ki bi jih bilo mogoče videti, niso popolne (v nekaterih izjemnih primerih samo ena vrsta izdelka v preiskavi), je skupina SAIC potrdila, da Komisiji ni hotela zagotoviti takoj dostopnih informacij, ko jih je ta zahtevala.

(346) Komisija je najprej zavrnila trditev, da kosovnice niso bile pomembne v preiskavi in ne bi mogle vplivati na izračun zneska subvencije. Drugič, ker je Komisija baterije in druge surovine opredelila kot ključne dejavnike, ki bi lahko bili predmet subvencioniranja, se je zaradi odsotnosti informacij iz kosovnic, na podlagi katerih bi lahko ocenila popolnost, točnost in specifikacije delov, dobavljenih vzorčenim proizvajalcem, odločila, da bo kot razpoložljiva dejstva uporabila druge vire informacij o surovinah.

(b) *Seznam nakupov po posameznih transakcijah za sestavne dele (knjiga računov)*

(347) Skupina SAIC je v svojih pripombah k uporabi člena 28 potrdila, da iz zaupnih razlogov ne more vedno predložiti seznamov nakupov po posameznih transakcijah, saj se ti elementi nanašajo na proizvodne stroške in so zato poslovna skrivnost. Vendar je trdila, da se v nekaterih primerih ustrezna preglednica lahko preveri med preveritvenimi obiski na kraju samem. Skupina SAIC je trdila, da je predložila izčrpen povzetek zahtevanih informacij v obliki preglednic, ki so zajemale vse potrebne informacije za izračun zneska subvencije, in da bi jih Komisija lahko preverila med preveritvenimi obiski na kraju samem. Vendar je skupina SAIC Komisiji lahko predložila le posnetek zaslona informacij, ki so bile prikazane Komisiji, saj je vir informacij ostal zaupen, zahtevanega seznama nakupov pa ni mogla predložiti, čeprav je bil na voljo. Skupina SAIC je sklenila, da predložene informacije v vsakem primeru izpolnjujejo merila iz člena 28(3) osnovne uredbe.

(348) Komisija se zato ni strinjala s trditvijo, da predložene informacije izpolnjujejo merila iz člena 28(3) osnovne uredbe. Onemogočanje neposrednega dostopa do nekaterih dokumentov in predložitev posnetkov zaslona ali zbirnih podatkov brez predložitve ustreznih zahtevanih informacij v nobenem primeru ne moreta biti enakovredna predložitvi zahtevanih informacij v obliki dokazila, ki zagotavlja, da se informacije lahko ustrezno preverijo. Pomanjkljivosti pri zagotavljanju dejanskih zahtevanih podatkov povzročajo težave pri oblikovanju dovolj natančne ugotovitve. Poleg tega glede na to, da so bile informacije takoj na voljo, ni mogoče šteti, da je stran ravnala po svojih najboljših močeh.

(349) Komisija je tudi ugotovila, da informacije v zvezi z nakupi niso odražale dejanskih stroškov, temveč standardne stroške (proračunski stroški, zabeleženi pri načrtovanju virov podjetja). Na podlagi tega in ob upoštevanju zgoraj navedenih ugotovitev v zvezi s kosovnicami Komisija ni mogla preveriti točnosti informacij o količini in stroških v zvezi s sestavnimi deli, ki so jih sporočili vzorčeni proizvajalci izdelka v preiskavi, zato je zavrnila trditev, da predložene informacije izpolnjujejo merila iz člena 28(3) osnovne uredbe.

(c) *Okvirna pogodba o nakupu (celotna različica) za dobavitelje sestavnih delov iz preglednice E-3-3 (a/b)*

(350) Skupina SAIC je v svojih pripombah trdila, da je v enem primeru na kraju samem uskladila seznam posameznih transakcij s svojimi računovodskimi evidencami. Trdila je, da je za ta subjekt in druge proizvodne subjekte na zahtevo med preveritvenimi obiski na kraju samem predložila ustrezne dokumente o nakupu, vključno z računi, naročilnicami in vnosi v sisteme načrtovanja virov podjetja v obliki dokazil. Zlasti sta dva dobavitelja baterij kot dokazilo o preverjanju predložila svoje pogodbe s strankami, tj. proizvajalci akumulatorskih električnih vozil znotraj skupine. Zato je skupina SAIC menila, da so bila merila iz člena 28(3) osnovne uredbe izpolnjena in da bi morala Komisija v celoti upoštevati informacije.

(351) Komisija je zavrnila trditev, da je skupina SAIC v celoti sodelovala in zagotovila sklop okvirnih pogodb o nakupu. Dejansko je skupina SAIC sama priznala, da zaradi domnevne zelo zaupne narave teh dokumentov ni mogla v celoti zagotoviti nobene okvirne pogodbe o nakupu za dobavitelje sestavnih delov, ki so bili navedeni v ustreznem oddelku izpolnjenega vprašalnika. To je potrdil tudi seznam dokumentov, ki niso bili predloženi med preveritvenim obiskom ali po njem, pri čemer ni bilo mogoče predložiti popolnega sklopa dokumentov, vključno z dokumenti, kot so okvirna pogodba in tehnične specifikacije. Poleg tega je Komisija opozorila skupino SAIC, da bi morala tak dokument predložiti kot del prvotnega izpolnjenega vprašalnika. Glede na zaupno obravnavo vseh „občutljivih" informacij, predloženih v okviru protisubvencijskih postopkov, je bila ta trditev neutemeljena. Ker so bili ti dokumenti skupini SAIC takoj na voljo in bi jih bilo treba predložiti v okviru izpolnjenega vprašalnika, je Komisija menila, da skupina SAIC ni delovala po svojih najboljših močeh. Komisija je zato zavrnila trditev, da predložene informacije izpolnjujejo merila iz člena 28(3) osnovne uredbe.

(d) *Seznam prodaje po posameznih transakcijah (OP: leto 2020), v katerem so opredeljeni vrednost prodaje, obseg prodaje, datum, model, številka postavke, kratka koda, identifikacijska številka vozila, ime stranke, maloprodajna cena, prodajna cena, neto cena, neto cena brez DDV, količina in ki vsebuje polji povezano/nepovezano ter izdelek v preiskavi/ni izdelek v preiskavi*

(352) Komisija je menila, da prikaz excelovih datotek in izvlečkov iz knjig računov na zaslonu ter predložitev posnetkov zaslona brez zagotovitve osnovnih informacij ne more biti nadomestilo za predložitev celotnega seznama prodaje po posameznih transakcijah, da bi se omogočila popolna uskladitev podatkov iz ustreznih preglednic.

(353) Skupina SAIC je v svojih pripombah trdila, da Komisija ni upoštevala raznolikosti računovodskih in finančnih sistemov, ki obstajajo v skupini SAIC, in da ni bilo bistveno ali potrebno, da Komisija prejme seznam prodaje po posameznih transakcijah, da bi v celoti uskladila preglednice v zvezi s prodajo v vprašalniku. Zato bi morala Komisija opustiti uporabo člena 28, saj so nekatere preverjene družbe kot del dokazov za preverjanje predložile seznam prodaje po posameznih transakcijah, informacije, ki so jih predložili različni subjekti, pa so v vsakem primeru izpolnjevale pogoje iz člena 28(3) osnovne uredbe.

(354) Komisija je menila, da na podlagi informacij, predloženih le v obliki posnetkov zaslona, ki bi vključevali le omejene podatke ali prikazovali nekatere primere, ne bi bilo mogoče preveriti in uskladiti bistvenih podatkov, zato je to trditev zavrnila. Ker Komisiji niso bile predložene podrobne informacije in so ji bili predloženi le posnetki zaslona, ni mogla preveriti točnosti predloženih informacij, na primer, ali so se posamezne prodajne transakcije dejansko nanašale na izdelek v preiskavi.

(e) *Sporazumi o skupnih podjetjih*

(355) Skupina SAIC je v svojih pripombah potrdila, da v zvezi z nekaterimi svojimi proizvodnimi subjekti ni mogla predložiti izvirnih kopij sporazumov o skupnih podjetjih, vendar je trdila, da se vsebina teh sporazumov o skupnih podjetjih odraža v statutu, saj naj bi bili v njem „ponovljeni". Sporazum o skupnih podjetjih je kot del prvotnega izpolnjenega vprašalnika predložil samo en subjekt.

(356) Kot je navedeno zgoraj, je Komisija skupini SAIC večkrat sporočila, da je dejstvo, da so nekatere informacije veljale za „osnovno poslovno skrivnost", nepomembno glede na zaupno obravnavo vseh informacij, predloženih v okviru protisubvencijskega postopka v skladu s členom 29 osnovne uredbe. Komisija trditve, da je bila vsebina manjkajočih sporazumov o skupnih podjetjih „ponovljena" v statutu, ni mogla preveriti, ne da bi prejela sporazume o skupnih podjetjih. Kopijo sporazuma o skupnem podjetju je sicer predložil en proizvajalec akumulatorskih električnih vozil iz skupine SAIC, vendar takega dokumenta ni predložil noben drug proizvajalec akumulatorskih električnih vozil. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(f) *Naložbeni načrti, odobritev, spremljanje naložb in študije izvedljivosti za obdobje 2020–2023 ter napovedi prodaje*

(357) Skupina SAIC je trdila, da zahtevani dokumenti (naložbeni načrti, odobritev, dokumenti v zvezi s spremljanjem naložb in študije izvedljivosti za obdobje 2020–2023 ter napovedi prodaje) niso pomembni za izračun zneska subvencije v obdobju preiskave, saj naj ne bi vsebovali elementov ali podatkov, potrebnih za izračun zneska subvencije. Poleg tega naj bi bili zahtevani dokumenti že na voljo v javno dostopnih letnih poročilih ali vključevali zaupne informacije v zvezi s stranmi, nad katerimi skupina SAIC ni imela pomembnega nadzora in jih zato ni mogla razkriti.

(358) Komisija se ni strinjala s skupino SAIC in je menila, da so bile informacije, na podlagi katerih bi bilo mogoče oceniti naravo in obseg načrtovanih naložb v zvezi z izdelkom v preiskavi, pomembne za preiskavo ne le zaradi ocene grožnje znatne škode, temveč na primer zaradi ocene proizvodne zmogljivosti izdelka v preiskavi. Trditev je bila zato zavrnjena.

(g) *Dokumenti v zvezi s poročilom o napovedih za „dobropise za vozila na pogon z novimi viri energije“ (glej člen 18 o povprečni porabi goriva osebnih avtomobilov in novih vozil na pogon z novimi viri energije – vzporedno upravljanje točk)*

(359) Skupina SAIC je trdila, da zahtevanih poročil o napovedih ni treba predložiti, saj ne obstajajo ali pa so povezana z informacijami po obdobju preiskave, zato naj jih ne bi bilo treba preveriti. Skupina SAIC je zato sklenila, da uporaba člena 28 v zvezi s tem elementom preiskave ni smiselna.

(360) Ker je Komisija menila, da teh trditev med preveritvenimi obiski na kraju samem ni mogla preveriti, je bila trditev, da uporaba člena 28 v zvezi s tem vidikom preiskave ni smiselna, zavrnjena.

(h) *Bančna pooblastila, kreditne linije*

(361) Komisija je poudarila, da predložena bančna pooblastila niso zajemala vseh bank, s katerimi so bili subjekti skupine SAIC v poslovnem razmerju, in da je bila predloga vprašalnika v zvezi s pooblastilom banke spremenjena brez predhodnega obvestila.

(362) Skupina SAIC je trdila, da je spremenila predlogo tako, da je v obseg bančnih pooblastil vključila bančne menične akcepte in kreditne linije, zato se take spremembe predloge nikakor ne bi smele šteti za zmanjšanje obsega bančnih pooblastil, temveč prav nasprotno. Trdila je, da so bile zahtevane informacije predložene in da bi jih morala Komisija upoštevati glede na nominalno vrednost.

(363) Komisija je ugotovila, da nekateri subjekti iz skupine SAIC niso sporočili informacij v zvezi z bančnimi pooblastili, kreditnimi linijami in zamenjavami terjatev v lastniške deleže, zato ni prejela ključnih informacij, pomembnih za te vidike preiskave. Trditev je bila zato zavrnjena.

(i) *Programi nepovratnih sredstev*

(364) Čeprav skupina SAIC ni zanikala prejema nepovratnih sredstev kitajske vlade, je trdila, da za izračun zneska subvencije ni nujno treba uporabiti „individualnih zneskov, prejetih na nepovratna sredstva, časa prejema nepovratnih sredstev, opisa nepovratnih sredstev, ustreznih vladnih obvestil, v katerih je navedena narava nepovratnih sredstev, in drugih potrebnih informacij“, saj so se sporočeni zneski nanašali na nepovratna sredstva, prejeta za subjekte kot celoto, in ne le na izdelek v preiskavi. Poleg tega bi se lahko znesek nepovratnih sredstev, prejetih v obdobju preiskave, kot je naveden v preglednicah, neposredno uskladil z bruto bilanco in računi v glavni knjigi, zlasti računi v zvezi z neoperativnimi prihodki in/ali prihodki od subvencij.

(365) Vendar Komisija zato ni mogla določiti osnovnih subvencijskih shem, zneska nepovratnih sredstev, prejetih v obdobju preiskave, in tega, ali so se ta nepovratna sredstva nanašala na osnovna sredstva ali ne. Komisija je zavrnila trditev, da bi bilo mogoče preveriti informacije v zvezi z nepovratnimi sredstvi.

(j) *Pravice do uporabe zemljišč*

(366) Skupina SAIC je trdila, da pravice do uporabe zemljišč niso eno od področij, zajetih v zahtevku Komisije za zadevne dokumente. Komisija tudi po preveritvenih obiskih ni imela vprašanj v zvezi s pravicami do uporabe zemljišč, razen glede dveh subjektov, v zvezi s tem pa je odgovorila 21. februarja 2024.

(367) V zvezi z nekaterimi dokumenti, ki so bili zahtevani med preveritvenimi obiski, so nekateri subjekti iz skupine SAIC pojasnili, da so zahtevani dokumenti nastali pred enim ali dvema desetletjema in so že bili arhivirani ali se nanašajo na tretjo stran, za katero niso pristojni. Zato je skupina SAIC trdila, da bi bilo treba znesek, sporočen za pravice do uporabe zemljišč, šteti za točen in uporabiti kot tak, Komisija pa ne bi smela uporabiti člena 28. Komisija je menila, da je zahtevala vse prvotne sporazume o pravicah do uporabe zemljišč, kupoprodajno pogodbo in dokazila, iz katerih je razvidna prvotna cena, plačana za pravice do uporabe zemljišč, v več primerih pa je ugotovila, da so prejete informacije nepopolne in ne omogočajo celovitega preverjanja prejetih informacij. Trditev je bila zato zavrnjena.

(k) *Obveznice in financiranje med podjetji*

(368) Skupina SAIC je trdila, da Komisija ni zahtevala dokumentov v zvezi z obveznicami in financiranjem med podjetji. Skupina SAIC je ugotovila, da se informacije o vrednostnih papirjih, kritih s premoženjem, ne zahtevajo v oddelku vprašalnika v zvezi z zagotavljanjem preferenčnega financiranja s strani bank, ki izvajajo državno politiko, in poslovnih bank v državni lasti, zato je zavrnila vsakršno nameravano uporabo člena 28.

(369) Komisija je menila, da se v vprašalniku izrecno zahtevajo informacije o financiranju med podjetji in zlasti o obveznicah. Prvič, družbe, vključene v zagotavljanje kapitala, so morale predložiti izpolnjen vprašalnik; drugič, vrednostni papirji, kriti s premoženjem, so vrsta obveznice, za katero so bile v vprašalniku zahtevane informacije. Poleg tega je Komisija v zvezi s povezanimi podjetji, ki niso sodelovala (glej uvodno izjavo 320), našla nasprotujoče si javno dostopne informacije, kar jasno kaže, da ključne informacije, pomembne za subvencije, niso bile razkrite, zato je bila trditev zavrnjena.

(l) *Poročilo davčnega zastopnika o odbitkih za raziskave in razvoj*

(370) Skupina SAIC je pripomnila, da poročila davčnega zastopnika o odbitkih za raziskave in razvoj običajno pripravijo davčni zastopniki v skladu z navodili družb, vendar njihova priprava ni obvezna, zato se zahteva za taka poročila ne uporablja. Poleg tega ta poročila niso bila potrebna ali bistvena za preverjanje zneskov odbitkov za raziskave in razvoj, saj so prevladovali ustrezni zneski, prijavljeni v obračunu davka od dohodka podjetja. Skupina SAIC je nasprotovala kakršni koli predvideni uporabi člena 28 osnovne uredbe.

(371) Komisija je menila, da se, kot je bilo ugotovljeno med enim preveritvenim obiskom na kraju samem, redigiranje informacij v poročilu davčnega zastopnika o odbitku za raziskave in razvoj, ki je omogočilo dodaten odbitek stroškov za raziskave in razvoj, kot je bilo ugotovljeno za enega od subjektov, ne more šteti za popolno sodelovanje. Ker skupina SAIC ni predložila takih informacij, ki se domnevno niso nanašale na izdelek v preiskavi, vendar so ji bile takoj na voljo, Komisija ni mogla oceniti vidika specifičnosti zadevne sheme znižanja davka. Zato je bila zahteva zavrnjena.

3.3.3. *Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s skupino Geely*

(372) Komisija je med preiskavo ugotovila, da je bila zaradi odsotnosti nekaterih potrebnih informacij preiskava ovirana, in sicer:

— ugotovljeno je bilo, da se dobavitelj iz skupine Geely šteje za povezanega v smislu člena 127 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/2447 ([107]) in da ta družba ni predložila izpolnjenega vprašalnika;

([107]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/2447 z dne 24. novembra 2015 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje nekaterih določb Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Unije (UL L 343, 29.12.2015, str. 558).

— nobena od družb za financiranje skupine Geely, ki so sredstva za svojo dejavnost na področju akumulatorskih električnih vozil zbrale s sindiciranimi posojili, dvostranskimi bančnimi posojili in vrednostnimi papirji, kritimi s premoženjem, vključno z zelenimi vrednostnimi papirji, kritimi s premoženjem, ni predložila izpolnjenega vprašalnika;

— nobena od družb skupine Geely ni predložila popolnih informacij o naravi programov nepovratnih sredstev, v okviru katerih so prejele podporo, kot je zahtevano v vprašalniku;

— skupina Geely ni poročala o vseh tekočih in prihodnjih projektih, povezanih s proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, kot je bilo zahtevano v vprašalniku;

— številni dejanski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v skupini Geely niso predložili v celoti izpolnjenega vprašalnika, temveč so ti subjekti odgovorili le v oddelkih, namenjenih dobaviteljem vhodnih materialov, pri čemer velik del informacij, ki se običajno pričakujejo od proizvajalcev, ni bil predložen;

— skupina Geely v izpolnjenem vprašalniku prav tako ni predložila Priloge IV – bančno pooblastilo. Nazadnje, skupina ni predložila informacij o pravicah do uporabe zemljišč, ki so v lasti holdinških družb in so pomembne za enega proizvajalca izvoznika v skupini.

(373) Zato je Komisija 23. aprila 2024 uradno obvestila skupino Geely, da namerava za informacije, ki niso bile predložene, uporabiti člen 28 osnovne uredbe. Komisija je družbo pozvala, naj predloži pripombe.

(374) Skupina Geely je 30. aprila 2024 predložila pripombe v zvezi z namero Komisije, da uporabi razpoložljiva dejstva za informacije iz uvodne izjave 372 in dopisa z dne 23. aprila 2024.

(375) Prvič, skupina Geely je trdila, da od nje ni mogoče zahtevati, da predloži zaupne informacije nepovezanega dobavitelja, ki mu ne more dajati navodil, ter da je Komisija v vsakem primeru prejela razumno pomembne informacije. Skupina Geely ni bila lastnica tega dobavitelja niti ni imela vpliva na poslovanje in vodenje svojega dobavitelja.

(376) Vendar je Komisija ugotovila, da sta zadevni dobavitelj in skupina Geely skupaj upravljala družbo za razvoj, proizvodnjo in prodajo baterijskih celic, modulov in paketov ter sta zato pravno priznana poslovna partnerja. Zato se štejeta za povezana v smislu člena 127 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/2447, kar v skladu z navodili iz vprašalnika in poznejše korespondence upravičuje pravno obveznost predložitve izpolnjenega vprašalnika o subvencijah kot povezana stran. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

(377) Drugič, skupina Geely je trdila, da ne more zagotoviti več informacij od finančnih družb, ki so zbrale sredstva za njeno dejavnost na področju akumulatorskih električnih vozil. Vsi subjekti skupine Geely, ki sodelujejo pri financiranju v zvezi z akumulatorskimi električnimi vozili, so predložili zahtevane odgovore na oddelka A in E prvotnih vprašalnikov. Poleg tega je skupina Geely trdila, da se je zahteva nanašala na preobsežne informacije in bila premalo natančna ter da ni bila neposredno pomembna za preiskavo.

(378) Kljub temu je Komisija v javno dostopnih virih našla številne vrednostne papirje, krite s premoženjem (vključno z zelenimi vrednostnimi papirji, kritimi s premoženjem), ki so se uporabljali v obdobju preiskave (v nadaljnjem besedilu: OP) in ki jih je izdala vsaj ena od družb skupine Geely, za katere skupina kljub posebnemu zahtevku ni predložila nobenih informacij, čeprav so bili vrednostni papirji, kriti s premoženjem, vrsta obveznice, za katero so bile v prvotnem vprašalniku zahtevane informacije. Trditev skupine Geely je bila zato zavrnjena.

(379) Tretjič, kar zadeva zagotavljanje popolnih informacij o naravi programov nepovratnih sredstev, je skupina Geely pojasnila naravo in opis programov nepovratnih sredstev, ki sta bila skoraj vedno navedena v bančnih potrdilih v zvezi s posameznimi izplačili nepovratnih sredstev. Poleg tega je skupina Geely pojasnila, da nima dodatnih informacij v zvezi s programi nepovratnih sredstev, vključno s pravno podlago, in bi jih bilo treba zahtevati od kitajske vlade.

(380) Komisija je ugotovila, da na podlagi omejenih informacij, kadar so bile na voljo na bančnem potrdilu, ni mogla opredeliti osnovnih subvencijskih shem, na katerih so temeljili programi nepovratnih sredstev v zvezi z izdelkom v preiskavi. Kot je navedeno v uvodni izjavi 300, je Komisija hkrati ugotovila, da kitajska vlada ni predložila nobenih informacij v zvezi z ad hoc nepovratnimi sredstvi, zagotovljenimi vzorčenim skupinam. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

(381) Četrtič, glede odsotnosti poročanja o nekaterih projektih, povezanih s proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, je skupina Geely menila, da tekoči in prihodnji projekti, kot so morebitne predstavitve novih avtomobilov, niso povezani z obdobjem preiskave in ne spadajo v obseg te preiskave. Skupina Geely je poudarila tudi zelo zaupno in tržno občutljivo naravo teh informacij.

(382) Komisija je opozorila, da so bili tekoči in prihodnji projekti, povezani s proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, zahtevani v začetnem vprašalniku in med preverjanji na kraju samem, saj so številne subvencijske sheme povezane s prihodnjo proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, predvideno povečanje proizvodne zmogljivosti akumulatorskih električnih vozil pa je pomembno za ugotavljanje grožnje škode. Brez teh popolnih informacij Komisija ni mogla določiti vseh osnovnih subvencijskih shem v zvezi z izdelkom v preiskavi. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

(383) Petič, kar zadeva dejstvo, da dejanski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v skupini Geely niso predložili v celoti izpolnjenega vprašalnika, skupina Geely teh družb ni štela za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil, saj morajo vozila, ki jih proizvajajo, še vedno prestati več pregledov in preskusov. Skupina Geely je navedla tudi, da je predložila dodatne informacije v zvezi s temi družbami, kot so zahtevale službe Komisije.

(384) Komisija je ugotovila, da so družbe predložile zahtevane informacije, vendar zaradi zelo pozne predložitve teh informacij ni mogla preveriti njihove popolnosti in točnosti. Zlasti ni mogla ustrezno potrditi dobave nekaterih vhodnih materialov glede na obseg proizvodnje in stroške akumulatorskih električnih vozil, saj informacije o stroških, ki so jih predložile te družbe, niso vsebovale zadostnih podrobnosti, kot se v vprašalniku Komisije običajno zahtevajo od proizvodnih subjektov. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

(385) V zvezi s predložitvijo Priloge IV – Bančno pooblastilo je skupina Geely trdila, da je ob predložitvi prvotnih izpolnjenih vprašalnikov predložila konsolidirano različico bančnih pooblastil. Komisija je ponovno preverila predloženi dokument in potrdila njegovo uporabnost.

(386) Nazadnje, skupina Geely je v zvezi z zagotavljanjem informacij o pravicah do uporabe zemljišč, pomembnih za enega proizvajalca izvoznika v skupini, navedla, da pravice do uporabe zemljišč, povezane s sedežem, niso bile povezane s proizvodnjo in prodajo akumulatorskih električnih vozil ter da za preiskavo niso pomembne ali bistvene.

(387) Komisija je ugotovila, da se sedež delno uporablja za dejavnosti, povezane z akumulatorskimi električnimi vozili. Subvencije, povezane s tem sedežem, bi bilo zato treba dodeliti sorazmerno z dejavnostmi, povezanimi z akumulatorskimi električnimi vozili, ki se tam izvajajo, pri čemer pomembnosti ni mogoče ugotoviti brez osnovnih informacij o pravicah do uporabe zemljišč v lasti. Trditev skupine je bila zato zavrnjena.

3.3.4. *Uporaba določb člena 28(1) osnovne uredbe v zvezi s skupino BYD*

(388) Komisija je 8. decembra 2023 skupino BYD obvestila, da namerava uporabiti člen 28 osnovne uredbe v zvezi z informacijami, ki jih skupina BYD ni predložila, in jo pozvala, naj predloži pripombe. Skupina BYD je manjkajoče informacije predložila 15. decembra 2023.

(389) Komisija je med preiskavo ugotovila, da skupina BYD ni razkrila svoje povezave z (vsaj) dvema dobaviteljema surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, in da ti družbi zato nista predložili izpolnjenega vprašalnika. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da oba dobavitelja dobavljata znatne količine litija, ki predstavljajo več kot 1 % vseh nakupov vhodnih materialov od družb, ki so predložile izpolnjen vprašalnik. Poleg tega kitajski vladi niso bile predložene nobene informacije o nepovezanih dobaviteljih, čeprav je protisubvencijski vprašalnik vseboval določbe o razkritju nepovezanih dobaviteljev, prav tako pa ni bila predložena Priloga IV – Bančno pooblastilo. Komisija je ugotovila, da sta bila zaradi odsotnosti teh potrebnih informacij ovirana preiskava in dostop do informacij o ustreznih shemah. Komisija je zato 24. aprila 2024 skupino BYD obvestila, da namerava uporabiti člen 28 osnovne uredbe v zvezi z informacijami, ki niso bile predložene, in jo pozvala, naj predloži pripombe.

(390) Skupina BYD je 30. aprila 2024 predložila pripombe v zvezi z namero Komisije, da za informacije iz uvodne izjave 389 uporabi razpoložljiva dejstva.

(391) Prvič, skupina BYD je trdila, da niso bile predložene nobene informacije o povezanih dobaviteljih surovin, ker je bilo v vprašalniku navedeno, da morajo izpolnjen vprašalnik predložiti le povezane družbe, ki so vključene v „proizvodnjo osnovnih sredstev ali vhodnih materialov, uporabljenih v proizvodnem procesu proizvajalca izvoznika, kot so vhodni materiali iz oddelka E-3-3 spodaj“. Na podlagi tega je skupina BYD trdila, da se nekateri vhodni materiali niso uporabili v proizvodnem procesu proizvajalca izvoznika, temveč v proizvodnem procesu proizvajalca baterij višje v prodajni verigi.

(392) Poleg tega je skupina BYD izjavila, da je kitajski vladi predložila seznam dobaviteljev na podlagi iste utemeljitve (tj. povezanih družb, vključenih v proizvodnjo vhodnih surovin, ki se uporabljajo v proizvodnem procesu proizvajalca izvoznika) in da so bili zato nekateri vhodni materiali iz oddelka E-3-3 uporabljeni v proizvodnem procesu proizvajalcev baterij in ne v proizvodnem procesu proizvajalca izvoznika.

(393) Komisija je opozorila, da je 17. novembra 2023 izdala obvestilo k dokumentaciji s pojasnili o povezanih družbah, ki so bile pozvane k predložitvi izpolnjenega vprašalnika, in dodala, da morajo izpolnjeni vprašalnik predložiti povezane družbe „ne glede na to, ali so povezane s proizvajalci, ki prodajajo doma ali za izvoz“, ki so vključene v proizvodnjo osnovnih sredstev ali vhodnih materialov, vključno s surovinami in sestavnimi deli, zajetimi v oddelku E-3-3 vprašalnika, in „se uporabljajo v proizvodnem procesu proizvodnih subjektov“. Glede na pojasnilo, ki ga je izdala Komisija, je Komisija menila, da bi morala družba predložiti jasna in popolna navodila o strukturi družbe in njenih dobaviteljih, in predložiti izpolnjen vprašalnik zlasti dobaviteljev surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij. Poleg tega je Komisija glede na raven vertikalne integracije skupine BYD menila, da proizvodnega procesa baterij ni mogoče šteti za ločenega in nepovezanega s proizvodnim procesom proizvajalca izvoznika. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(394) Komisija je poudarila tudi, da je v oddelku E-3-3b vprašalnika razumljivo pojasnjeno, da bi bilo treba Komisiji in kitajski vladi predložiti popoln seznam z imeni in kontaktnimi podatki dobaviteljev kosov in surovin v obdobju preiskave. V vprašalniku je bilo navedeno tudi, da je treba, če dobavitelj ni povezana družba, navesti „izvirnega neodvisnega dobavitelja zadevnega materiala“. Poleg navedenih navodil je Komisija ugotovila, da je družba na seznam dobaviteljev, ki ga je poslala kitajski vladi, že vključila imena nekaterih povezanih dobaviteljev surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij. Čeprav je Komisija priznala, da je skupina BYD kitajski vladi predložila seznam dobaviteljev, je bil ta seznam nepopoln, saj ni vključeval nobenega nepovezanega dobavitelja, kot je določeno v oddelku E-3-3b vprašalnika, niti povezanih dobaviteljev, ki jih je opredelila Komisija. Zaradi odsotnosti takih informacij je bila preiskava ovirana, saj kitajska vlada ni mogla stopiti v stik s temi dobavitelji višje v prodajni verigi, da bi predložili izpolnjen vprašalnik. Komisija je zato trditev zavrnila.

(395) Skupina BYD je trdila, da ni predložila Priloge IV – Obrazci za bančno pooblastilo, ker je menila, da lahko Komisija zahtevane informacije pridobi s preučitvijo informacij, ki so jih predložile zadevne družbe, zlasti prek kreditnega referenčnega centra Ljudske banke Kitajske.

(396) Kot je navedeno v dopisu Komisije z dne 24. aprila 2024, so se obrazci za bančno pooblastilo šteli za ključne za zbiranje informacij v zvezi z zadevnimi subvencijskimi shemami od kitajske vlade. Obrazci za bančno pooblastilo so bili potrebni za prejem zaupnih podatkov o družbah od različnih bank, ki so skupini BYD zagotavljale posojila, kar so bile informacije, ki so se zahtevale od kitajske vlade. Brez teh obrazcev banke Komisiji teh informacij niso mogle predložiti prek kitajske vlade, kar je oviralo preiskavo. Zato je bilo treba trditev skupine BYD zavrniti.

(397) Skupina BYD je izpodbijala dejstvo, da bi moral eden od povezanih dobaviteljev surovin predložiti izpolnjen vprašalnik. Skupina je trdila, da je Komisija za izračun odstotka nabavne vrednosti uporabila napačen imenovalec in da je družba dejansko dobavila manj kot 1 % vseh nakupov s strani proizvodnih družb, ki so predložile izpolnjen vprašalnik. Skupina BYD se je sklicevala tudi na dejstvo, da je Komisija odobrila izvzetje dobaviteljem vhodnih materialov, ki predstavljajo manj kot 1 % nakupov proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Poleg tega je skupina izpodbijala uporabnost izpolnjenega vprašalnika, saj je zadevni dobavitelj zagotovil le surovino, ki se posredno uporablja pri proizvodnji baterij.

(398) Komisija je ugotovila, da je odstotek nabavne vrednosti, ki ga je Komisija navedla v prilogi k dopisu iz člena 28, izračunala sama družba in da je o tem razpravljala s skupino, pristojno za zadevo, med preverjanjem v prostorih družbe. Te informacije so bile vključene tudi v poročilo o pregledih, ki je bilo poslano podjetju. Poleg tega je Komisija priznala, da je odobrila izvzetje za tiste dobavitelje surovin, ki dobavljajo manj kot 1 % nakupne vrednosti proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil skupine BYD. Vendar je bila ta odločitev sprejeta na podlagi informacij, ki jih je skupina predložila v utemeljitev svojih zahtevkov za izvzetje. Komisija je ugotovila, da v začetni fazi ni bila predložena nobena informacija o povezanih dobaviteljih surovin in da zato ni imela potrebnih osnovnih informacij za oceno, ali morajo povezani dobavitelji surovin predložiti odgovor. Skupina BYD je v začetni fazi kljub jasnim navodilom iz oddelka E-3-3 vprašalnika razkritje informacij o strukturi družbe omejila le na sestavne dele, navedene v prvem delu oddelka E-3-3. Nazadnje je Komisija poudarila, da je nepredložitev izpolnjenega vprašalnika s strani povezanih dobaviteljev surovin ovirala njene službe pri oceni, ali so bili dobavitelji višje v prodajni verigi upravičeni do subvencij.

(399) Skupina BYD je izpodbijala dejstvo, da bi moral drug dobavitelj, ki je višje v prodajni verigi, predložiti izpolnjen vprašalnik, in sicer na podlagi dejstva, da je bil delež skupine BYD v delu obdobja preiskave manjši od 5 %, zato se dobavitelj ni štel za povezano stran, in da omejen delež pomeni tudi, da zahtevane informacije niso bile v lasti skupine BYD ali jih ta ni nadzorovala, zato jih skupina BYD ni mogla zagotoviti.

(400) Komisija je opozorila, da je imela skupina BYD v delu obdobja preiskave še vedno več kot 5 % deleža zadevnega dobavitelja višje v prodajni verigi in da ta povezava ni bila razkrita na začetku preiskave, temveč šele med postopkom dopolnitve. Ob upoštevanju obstoječega poslovnega odnosa med obema družbama se je izkazalo tudi, da sta strani očitno povezani v smislu člena 127 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/2447. Trditev je bila zato zavrnjena. Komisija je ponovno poudarila, da glede na pomen surovine, dobavljene v proizvodnem procesu skupine BYD, obseg nakupa in vrednost surovine, ki jo je družba BYD kupila od dobavitelja višje v prodajni verigi, in ne glede na dejstvo, da je bila zadevna surovina vključena tudi v oddelek E-3-3 vprašalnika, v katerem je izrecno določeno, da morajo povezani dobavitelji surovin predložiti izpolnjen vprašalnik, meni, da je skupina BYD le delno sodelovala, saj je na začetku preiskave prikrila pomembne informacije o strukturi skupine in njenih dobaviteljih. To potrjuje tudi dejstvo, da je bil seznam nakupov pri dobaviteljih predložen šele na podlagi prvega dopisa iz člena 28, navedenega v uvodni izjavi 388. Člen 28(1) osnovne uredbe določa, da v primerih, v katerih katera koli zainteresirana stran „zavrne dostop do potrebnih informacij […], se lahko na podlagi razpoložljivih dejstev sprejmejo začasne ali dokončne pozitivne ali negativne ugotovitve“. Ker povezani dobavitelji surovin niso predložili izpolnjenega vprašalnika, službe Komisije niso mogle oceniti, ali so imeli dobavitelji višje v prodajni verigi koristi od subvencij in ali se lahko nabavna cena enega od glavnih vhodnih materialov, ki se uporablja pri proizvodnji baterij, šteje za tržno ceno.

3.3.5. *Pripombe, ki jih je kitajska vlada predložila o nameravani uporabi člena 28 za vzorčene proizvajalce izvoznike*

(401) Kitajska je 30. aprila 2024 predložila pripombe, v katerih je nasprotovala nameravani uporabi člena 28 osnovne uredbe s strani Komisije, ki naj bi na podlagi razpoložljivih dejstev ugotovila posebne vidike v zvezi s tremi vzorčenimi proizvajalci izvozniki.

(402) Kitajska vlada je trdila, da Komisija „ni popravila svojega nezakonitega pristopa v zvezi z več postopkovnimi in vsebinskimi vprašanji v tej zadevi, poleg tega pa ni upoštevala zapletenosti zadevnih industrij, velikega števila družb, ki so del vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, ki so v zadevi predložili izpolnjen vprašalnik, zapletenosti domnevnih programov in izjemno kratkih rokov, ki jih je Komisija določila za zagotovitev neupravičeno velike količine informacij, zahtevanih od družb“. Kitajska vlada je pri tem trdila, da je Komisija v več točkah kršila pravila Svetovne trgovinske organizacije (v nadaljnjem besedilu: STO) in osnovno uredbo EU.

(403) Podobno kot skupina SAIC (glej uvodne izjave 323 do 328) je kitajska vlada trdila, da Komisija nima zadostne pravne podlage za uporabo člena 28 osnovne uredbe in da njegova uporaba ni skladna z ustreznimi pravili STO. Kitajska vlada se je sklicevala na zahteve po informacijah, ki se niso štele za „potrebne“ za opredelitev domnevnih subvencij in zlasti za izračun ugodnosti. Te trditve, ki so bile obravnavane že v uvodnih izjavah 323 do 328, so bile zato zavrnjene.

(404) Kitajska vlada je trdila, da je Komisija nerazumno povečala breme za kitajske proizvajalce izvoznike v preiskavi, in sicer z: (a) razširitvijo obsega povezanih družb, ki so morale predložiti izpolnjen vprašalnik, (b) razširitvijo obsega domnevnih subvencij, ki se preiskujejo, in zahtevanih informacij ter stalnim spreminjanjem ali dopolnjevanjem zahtevanih informacij ter (c) določitvijo zelo kratkih rokov za nerazumno količino informacij. Čeprav je kitajska vlada priznala, da vzorčeni proizvajalci izvozniki v več primerih niso mogli predložiti zahtevanih informacij, je trdila, da naj bi bilo to zato, ker jim je Komisija naložila nerazumno breme. Nazadnje, kitajska vlada je navedla, da je „ugotovitev Komisije, da vzorčena podjetja niso sodelovala v preiskavi, očitno v nasprotju z načelom poštene in objektivne preiskave iz pravil STO in osnovne protisubvencijske uredbe EU“.

(405) Čeprav je Komisija priznala, da so trije vzorčeni proizvajalci izvozniki sodelovali v različnem obsegu, je ugotovila, da kitajska vlada ni upoštevala več elementov, kot so:

— številne prošnje za podaljšanje rokov, ki jih je Komisija odobrila za zmanjšanje domnevnega bremena za sodelujoče strani;

— trditev v zvezi z „zaupnostjo“ in „poslovno skrivnostjo“, zaradi katerih trije vzorčeni proizvajalci izvozniki domnevno niso mogli predložiti popolnih informacij. Zlasti so vse skupine sprva zavrnile predložitev informacij o stroških proizvodnje, tako da Komisija ni dobila ključnih informacij v zvezi z vhodnimi materiali, na podlagi katerih bi bilo mogoče bolje razumeti strukturo stroškov in opredeliti glavne vhodne materiale, ki se nanašajo na akumulatorska električna vozila;

— nesodelovanje več povezanih dobaviteljev (kot je poudarjeno v oddelku 3.3.2.2 zgoraj);

— predložitev nepopolnih osnovnih informacij brez kakršne koli utemeljitve (kot je poudarjeno v oddelku 3.3.2.3 zgoraj).

(406) Komisija je morala trem vzorčenim proizvajalcem izvoznikom poslati številne pozive k dopolnitvi, v katerih jih je pozvala, naj predložijo prvotno zahtevane informacije, po najboljših močeh pa je poskušala tudi ugoditi njihovim zahtevam po podaljšanju rokov in celo soglašala, da bo upoštevala informacije, predložene po preveritvenih obiskih na kraju samem, s čimer je vzorčenim proizvajalcem izvoznikom omogočila, da dopolnijo informacije, ki so jih morali predložiti. Kljub temu je Komisija ugotovila, da so subjekti, ki pripadajo enemu od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, v več primerih preiskovalni skupini Komisije namerno zavrnili dostop do informacij. Zato je bila trditev, da je bilo vzorčenim proizvajalcem izvoznikom neupravičeno naloženo prekomerno breme, zaradi česar niso mogli sodelovati, zavrnjena.

3.4. **Subvencije in programi subvencij, za katere Komisija podaja ugotovitve v sedanji preiskavi**

(407) Na podlagi informacij iz memoranduma o zadostnosti dokazov, obvestila o začetku in izpolnjenih vprašalnikov Komisije je bila opravljena preiskava naslednjih subvencij kitajske vlade:

— zagotavljanje preferenčnega financiranja in usmerjenih kreditov bank, ki izvajajo državno politiko, in poslovnih bank v državni lasti (npr. posojila politike, kreditne linije, bančni menični akcepti in financiranje izvoza);

— programi nepovratnih sredstev;

— neposredna gotovinska nepovratna sredstva za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil in drugi povezani programi podpore v obliki ukrepov dobropisov v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil;

— nepovratna sredstva za tehnologijo, inovacije ter raziskave in razvoj;

— kapitalske naložbe, ki jih financira država ali jih kako drugače spodbuja vlada;

— blago in storitve, ki jih vlada zagotovi za plačilo, nižje od primernega:

— pravice do uporabe zemljišč, ki jih vlada zagotovi za plačilo, nižje od primernega,

— zagotavljanje baterij in surovin zanje (tj. litij-železovega fosfata) s strani vlade za plačilo, nižje od primernega;

— prihodki, izpadli zaradi programov oprostitve davka in znižanja davka:

— znižanje davka od dohodkov podjetij za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo,

— preferenčni odbitek stroškov za raziskave in razvoj pred davkom,

— oprostitve plačila DDV in rabati v zvezi z uvoznimi tarifami za uporabo uvožene opreme in tehnologije ter rabati v zvezi z DDV za opremo, proizvedeno na domačem trgu,

— oprostitev ali opustitev davkov na nepremičnine in uporabo zemljišč,

— oprostitev davka na potrošnjo, oprostitev pristojbine za registrsko tablico in druge denarne subvencije za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil,

— pospešena amortizacija instrumentov in opreme, ki jih visokotehnološka podjetja uporabljajo za visokotehnološki razvoj in proizvodnjo,

— oprostitev plačila davka na dohodek od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje,

— zmanjšanje pri viru odtegnjenih davkov za dividende iz kitajskih podjetij s tujimi naložbami in njihovih nekitajskih matičnih družb,

— znižanje izvoznih dajatev.

3.5. **Preferenčno financiranje**

3.5.1. *Finančne institucije, ki zagotavljajo preferenčno financiranje*

(408) Glede na informacije, ki so jih predložile tri vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov, jim je vsaj 37 finančnih institucij s sedežem v LRK zagotovilo financiranje v skladu s kitajskim zakonom o bankah. Kot je navedeno v uvodni izjavi 256, kitajska vlada vprašalnikov ni posredovala finančnim institucijam in ni predložila informacij o lastništvu finančnih institucij, ki so vzorčenim družbam zagotavljale posojila. Posebni vprašalnik je izpolnila le ena banka v državni lasti, čeprav se je zahteva kitajski vladi nanašala na vse finančne institucije, ki so vzorčenim družbam zagotavljale posojila. Komisija zato ni mogla ugotoviti, ali so v državni ali zasebni lasti.

3.5.1.1. Finančne institucije v državni lasti, ki delujejo kot javni organ

Pravni standard

(409) Komisija je ugotavljala, ali banke v državni lasti delujejo kot javni organi v smislu člena 3 in člena 2(b) osnovne uredbe. V skladu z ustrezno sodno prakso STO ([108]) je javni organ subjekt, ki „ima, izvaja ali pa so mu zaupana vladna pooblastila“. Preiskavo o javnem organu je treba izvesti za vsak primer posebej, pri čemer je treba ustrezno upoštevati „glavne značilnosti in funkcije ustreznega subjekta“, razmerje tega subjekta „z vlado“ ter „pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje v državi, v kateri preiskovani subjekt deluje“. Glede na posebne okoliščine posamezne zadeve lahko ustrezni dokazi vključujejo: (i) dokaz, da „subjekt dejansko izvaja vladne funkcije“, zlasti kadar tak dokaz „kaže na stalno in sistematično prakso“; (ii) dokaz glede „obsega in vsebine vladnih politik, ki se nanašajo na sektor, v katerem deluje preiskovani subjekt“, ter (iii) dokaz, da vlada izvaja „smiseln nadzor nad subjektom in njegovim ravnanjem“. Preiskovalni organ mora v preiskavi o javnem organu „oceniti in ustrezno upoštevati vse ustrezne značilnosti subjekta“ ter preučiti vse vrste dokazov, ki bi lahko bili ustrezni za to oceno, pri tem pa naj se ne „osredotoči izključno ali neustrezno na eno samo značilnost, ne da bi ustrezno upošteval druge značilnosti, ki bi lahko bile pomembne“.

(410) Sodna praksa STO je zlasti določila ([109]): „Pomembno je, ali je subjektu zaupano pooblastilo za izvajanje vladnih funkcij, ne pa, kako je to doseženo. Obstaja veliko različnih načinov, na katere lahko vlada v ožjem smislu pooblasti subjekte. Skladno s tem so lahko ustrezne različne vrste dokazov, ki kažejo, da je bil določen subjekt pooblaščen. Dokaz, da subjekt dejansko izvaja vladne funkcije, se lahko uporablja kot dokaz, da ima vladna pooblastila, zlasti kadar tak dokaz kaže na stalno in sistematično prakso. Po našem mnenju lahko zato dokaz, da vlada izvaja smiseln nadzor nad subjektom in njegovim ravnanjem, v določenih okoliščinah dokazuje, da ima zadevni subjekt vladna pooblastila, na podlagi katerih izvaja vladne funkcije. Vendar poudarjamo, da razen izrecnega prenosa pooblastil s pravnim instrumentom obstoj zgolj formalnih povezav med subjektom in vlado v ožjem smislu verjetno ne zadostuje za ugotovitev, da ima subjekt vladna pooblastila. Tako na primer zgolj dejstvo, da je vlada večinski delničar subjekta, ne dokazuje, da izvaja smiseln nadzor nad ravnanjem tega subjekta, še manj pa, da ga je pooblastila za izvajanje vladnih funkcij. Vendar je v nekaterih primerih, kadar dokazi kažejo, da so formalni indici vladnega nadzora večplastni, in kadar obstajajo tudi dokazi, da se je tak nadzor smiselno izvajal, na podlagi teh dokazov mogoče sklepati, da zadevni subjekt izvaja vladna pooblastila.“

(411) Za pravilno opredelitev subjekta kot javnega organa v posamezni zadevi je lahko pomembno upoštevati, „ali so funkcije ali ravnanje [subjekta] v pravnem redu zadevne države članice običajno razvrščene kot vladne“ ([110]) ter razvrstitev in funkcije subjektov v okviru članic STO na splošno. Zato je pri odločitvi, ali je specifičen subjekt javni organ, lahko pomembno, ali so funkcije ali ravnanje take vrste, da so v pravnem redu zadevne države članice običajno razvrščene kot vladne.

(412) Obstaja veliko različnih načinov, na katere lahko vlada v ožjem smislu pooblasti subjekte. Skladno s tem so lahko ustrezne različne vrste dokazov, ki kažejo, da je bil določen subjekt pooblaščen. Dokaz, da subjekt dejansko izvaja vladne funkcije, se lahko uporablja kot dokaz, da ima vladna pooblastila, zlasti kadar tak dokaz kaže na stalno in sistematično prakso.

([108]) WT/DS379/AB/R (ZDA – Protidampinške in izravnalne dajatve na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 11. marca 2011, DS 379, točka 318. Glej tudi WT/DS436/AB/R (ZDA – Ogljikovo jeklo (Indija)), poročilo pritožbenega organa z dne 8. decembra 2014, točke 4.9 in 4.10 ter 4.17 do 4.20, in WT/DS437/AB/R (ZDA – Ukrepi izravnalnih dajatev na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 18. decembra 2014, točka 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (ZDA – Protidampinške in izravnalne dajatve na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 11. marca 2011, DS 379, točka 318. Glej tudi WT/DS436/AB/R (ZDA – Ogljikovo jeklo (Indija)), poročilo pritožbenega organa z dne 8. decembra 2014, točke 4.9 in 4.10 ter 4.17 do 4.20, in WT/DS437/AB/R (ZDA – Ukrepi izravnalnih dajatev na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 18. decembra 2014, točka 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (ZDA – Protidampinške in izravnalne dajatve na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 11. marca 2011, DS 379, točka 297.

(413) Dokaz, da vlada izvaja smiseln nadzor nad subjektom in njegovim ravnanjem, v določenih okoliščinah dokazuje tudi, da ima zadevni subjekt vladna pooblastila, na podlagi katerih izvaja vladne funkcije. Čeprav vladno lastništvo subjekta ni odločilno merilo, se lahko skupaj z drugimi elementi dejansko uporablja kot dokaz. Vendar zgolj obstoj formalnih povezav med subjektom in vlado v ožjem smislu verjetno ne zadostuje za ugotovitev, da ima subjekt vladna pooblastila. Tako na primer zgolj dejstvo, da je vlada večinska delničarka subjekta, samo po sebi ne dokazuje, da izvaja smiseln nadzor nad ravnanjem tega subjekta, še manj pa, da ga je pooblastila za izvajanje vladnih funkcij. Vendar pa je v nekaterih primerih, kadar dokazi kažejo, da so formalni indici vladnega nadzora večplastni, in kadar obstajajo tudi dokazi, da se je tak nadzor smiselno izvajal, na podlagi teh dokazov mogoče sklepati, da zadevni subjekt izvaja vladna pooblastila.

(414) Glavni poudarek preiskave o javnem organu ni, ali je ravnanje, ki naj bi spodbudilo finančni prispevek, smiselno povezano z opredeljeno vladno funkcijo. V zvezi s tem pravni standard za odločanje o javnem organu v skladu s členom 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM ne določa povezave posebne stopnje ali vrste, ki jo je nujno treba vzpostaviti med opredeljeno vladno funkcijo in zadevnim finančnim prispevkom. Ustrezna preiskava je namesto tega odvisna od subjekta, vključenega v to ravnanje, njegovih glavnih značilnosti in njegovega razmerja z vlado. Ta poudarek na subjektu v nasprotju z ravnanjem, ki naj bi spodbudilo finančni prispevek, se ujema z dejstvom, da imata vlada (v ožjem smislu) in javni organ enako „stopnjo podobnosti ali prekrivanja bistvenih značilnosti“, tj. oba sta po naravni vladna.

(415) Narava ravnanja ali prakse subjekta lahko zagotovo pomeni dokaz, ki je ustrezen za preiskavo o javnem organu. Ravnanje subjekta – zlasti kadar kaže na stalno in sistematično prakso – je namreč ena od različnih vrst dokazov, ki lahko glede na okoliščine vsake preiskave osvetlijo glavne značilnosti subjekta in njegovega razmerja z vlado v ožjem smislu. Vendar je namen ocene takih dokazov odgovoriti na osrednje vprašanje, ali ima subjekt sam glavne značilnosti in funkcije, ki bi ga opredelile kot javni organ. Pri oceni, ali je subjekt javni organ v okviru kitajskih poslovnih bank v državni lasti v zadevi DS379, so bile na primer pomembne informacije, ki so kazale, da: (i) „direktorje uprav kitajskih poslovnih bank v državni lasti imenuje vlada, [KPK] pa ohrani znaten vpliv pri njihovi izbiri“ ter da (ii) kitajske poslovne banke v državni lasti „še vedno ne obvladujejo ustrezno tveganj in analitičnih spretnosti“. Ti dokazi niso bili omejeni na posojilno dejavnost kitajskih poslovnih bank v državni lasti kot tako, temveč so omenjali njihove organizacijske značilnosti, verige organov odločanja in splošno razmerje s kitajsko vlado. Zato je pritožbeni organ STO v zadevi DS379 ugotovil, da je ministrstvo Združenih držav za trgovino (USDOC) upoštevalo dokaze v zvezi z ravnanjem kitajskih poslovnih bank v državni lasti (dajanje posojil), vendar je to storilo v okviru svoje preiskave glavnih značilnostih teh subjektov in njihovega razmerja s kitajsko vlado. Te kitajske poslovne banke v državni lasti so izvajale vladne funkcije v imenu kitajske vlade.

(416) Poleg tega je pritožbeni organ pomen pripisal tudi dejstvu, da zadevna vlada med preiskavo ni sodelovala. Pritožbeni organ je v zadevi DS379 namreč potrdil ugotovitev ministrstva Združenih držav za trgovino, da so poslovne banke v državni lasti v preiskavi v zvezi s premazanim papirjem brez lesovine pomenile javne organe na podlagi naslednjih premislekov: (i) skoraj popolno državno lastništvo bančnega sektorja na Kitajskem; (ii) člen 34 zakona o poslovnem bančništvu, ki določa, da morajo banke „svojo posojilno dejavnost izvajati v skladu s potrebami nacionalnega gospodarstva in družbenega razvoja ter v skladu s smernicami industrijskih politik države“; (iii) evidentirani dokazi kažejo, da kitajskim poslovnim bankam v državni lasti še vedno primanjkuje ustreznega obvladovanja tveganj in analitičnih spretnosti, ter (iv) dejstvo, da „v [tej] preiskavi [ministrstvo Združenih držav za trgovino] ni prejelo potrebnih dokazov, da bi v celoti dokumentiralo postopek, po katerem je bilo zaprošeno za posojila za papirno industrijo ter po katerem so bila ta posojila odobrena in ocenjena“ ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (ZDA – Protidampinške in izravnalne dajatve na nekatere izdelke iz Kitajske), poročilo pritožbenega organa z dne 11. marca 2011, DS 379, točka 349.

(417) Da bi Komisija ugotovila, ali imajo banke v državni lasti vladna pooblastila, jih izvajajo ali so jim bila ta zaupana, je ustrezno upoštevala glavne značilnosti in funkcije bank, njihovo razmerje z vlado ter pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje v državi, v kateri deluje preiskovani subjekt. V zvezi s tem je Komisija želela pridobiti informacije o državnem lastništvu in formalne indice vladnega nadzora v bankah v državni lasti. Analizirala je tudi, ali se je nadzor izvajal smiselno glede na veljavni normativni okvir. V ta namen se je morala delno zanašati na razpoložljiva dejstva, ker kitajska vlada in banke v državni lasti med drugim niso hotele predložiti dokazov o postopku odločanja, ki je vodil do preferenčnih posojil, kot je navedeno v uvodnih izjavah 255 do 265.

(418) Da bi Komisija izvedla to analizo, je najprej preučila informacije banke v državni lasti, ki je izpolnila posebni vprašalnik.

3.5.1.2. Delno sodelujoče finančne institucije v državni lasti

(419) Izpolnjen vprašalnik je predložila samo ena banka v državni lasti, tj. Kitajska izvozno-uvozna banka. V prejšnjih protisubvencijskih preiskavah ([112]) je Komisija že sklenila, da je Kitajska izvozno-uvozna banka javni organ. Komisija je sklenila, da se taka opredelitev še vedno zdi veljavna, kot je razvidno iz spodnje analize.

3.5.1.3. Glavne značilnosti in funkcije bank v državni lasti

(420) V kitajskem bančnem sektorju prevladujejo banke v državni lasti, ki se glede na njihove posebne primarne funkcije običajno imenujejo poslovne banke v državni lasti ali banke, ki izvajajo državno politiko (glej uvodno izjavo 407).

(421) Ker država ohranja nadzor nad bankami v državni lasti prek več kanalov – poleg deleža (analiziranega v oddelku 3.5.1.4) zagotavlja tudi prisotnost partijskih struktur in njihov vpliv v finančnih institucijah ter z regulativnimi ukrepi zahteva nekatere vrste poslovnega ravnanja bank (glej oddelek 3.5.1.5) –, lahko sredstva finančnega sektorja uporabi za doseganje svojih ciljev politike (glej tudi uvodne izjave 203, 204 in 205), vključno s krovnim ciljem „spodbujanja razvoja socialističnega tržnega gospodarstva“, kot je določeno v členu 1 zakona o bankah (za podrobnejšo analizo zakona o bankah glej oddelek 3.5.1.5).

(422) V skladu s tem so temeljne funkcije bančnih institucij, zlasti njihove posojilne politike, oblikovane tako, da služijo namenom politike, gospodarska uspešnost bank pa je podrejena zahtevam industrijskih politik kitajske vlade. Veljavni pravni okvir in institucionalna ureditev v zvezi s tem zagotavljata, da se, kadar kitajska vlada določi gospodarske prednostne naloge, na primer razvoj sektorja akumulatorskih električnih vozil, potrebna sredstva prednostno usmerijo v ustrezne projekte prek finančnega sektorja. Zato banke v državni lasti učinkovito opravljajo vladne funkcije, če se zahteva, da je njihovo ključno poslovodno osebje povezano s KPK in zato zvesto predvsem partiji, svoje glavne poslovne dejavnosti pa morajo izvajati ob ustreznem upoštevanju ciljev politike, ki jih določijo vladni organi.

3.5.1.4. Lastništvo, formalni indici in izvajanje nadzora s strani kitajske vlade

(423) Ker Komisija ni prejela ustreznega odgovora v zvezi z večinskim delničarjem Kitajske izvozno-uvozne banke (glej uvodno izjavo 261), se je morala v zvezi z bankami, ki izvajajo državno politiko, opreti na razpoložljiva dejstva. Izkazalo se je, da je Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. hčerinska družba v popolni lasti kitajske državne uprave deviznih tečajev, ki je sama v 100-odstotni državni lasti prek Ljudske banke Kitajske. Komisija je na podlagi tega in na podlagi informacij, prejetih v izpolnjenem vprašalniku, ugotovila, da je imela kitajska vlada neposredno ali posredno v lasti 100 % delnic v tej finančni instituciji.

(424) Kar zadeva formalne indice vladnega nadzora nad sodelujočo banko v državni lasti, jo je Komisija štela za „ključno finančno institucijo v državni lasti“. Zlasti v obvestilu „Začasne določbe o nadzornih odborih v ključnih finančnih institucijah v državni lasti“ ([113]) je navedeno: „Ključne finančne institucije v državni lasti, ki so navedene v teh določbah, so državne politične banke, poslovne banke, družbe za upravljanje finančnih sredstev, delniške družbe, zavarovalnice itd. (v nadaljnjem besedilu: državne finančne institucije), v katere državni svet razpošlje nadzorne odbore“.

([112]) Prav tam, opomba 12.
([113]) Odlok državnega sveta Ljudske republike Kitajske (št. 283).

(425) Nadzorni odbor ključnih finančnih institucij v državni lasti je imenovan v skladu z „Začasnimi določbami o nadzornih odborih v ključnih finančnih institucijah v državni lasti“. Komisija je na podlagi členov 3 in 5 teh začasnih določb ugotovila, da člane nadzornega odbora imenuje državni svet, ki mu tudi odgovarjajo, iz česar je razviden institucionalni nadzor države nad poslovnimi dejavnostmi sodelujoče banke v državni lasti.

(426) Poleg teh splošno veljavnih indicev je Komisija v zvezi s Kitajsko izvozno-uvozno banko ugotovila še dejstva, predstavljena v nadaljevanju. Kitajsko izvozno-uvozna banka je bila ustanovljena in posluje v skladu z „Obvestilom o ustanovitvi Kitajske izvozno-uvozne banke“, ki ga je izdal državni svet, ter svojim statutom. V skladu s statutom te banke država neposredno imenuje njeno upravo. Nadzorni odbor imenuje državni svet v skladu z „Začasnimi določbami o nadzornih odborih v ključnih finančnih institucijah v državni lasti“ ter drugimi zakoni in predpisi, poleg tega odbor odgovarja državnemu svetu.

(427) V statutu je tudi navedeno, da ima partijski odbor Kitajske izvozno-uvozne banke vodilno in osrednjo politično vlogo pri zagotavljanju, da ta banka izvaja politike in pomemben razvoj partije in države. Vodstvo partije je vključeno v vse vidike korporativnega upravljanja.

(428) Poleg tega je v statutu navedeno, da je Kitajska izvozno-uvozna banka namenjena zagotavljanju podpore za razvoj zunanje trgovine in gospodarskega sodelovanja, čezmejne naložbe, pobudo En pas, ena pot, sodelovanje na področju mednarodne zmogljivosti in proizvodnjo opreme. Njeno področje delovanja vključuje kratko-, srednje- in dolgoročna posojila, kot so odobrena in usklajena z državno politiko za zunanjo trgovino, ter spodbujanje naložb po svetu, kot so izvozni krediti, uvozni krediti, tuja pogodbena posojila na področju inženirstva, posojila za naložbe v tujini, posojila kitajske vlade za tujo pomoč in izvozna posojila za prodajalce.

(429) Poleg tega je Kitajska izvozno-uvozna banka v svojem letnem poročilu za leto 2022 navedla, da je „odločno izvajala vse politike države in nadaljnje ukrepe“ in da so njene odgovornosti vključevale „vestno izvajanje sklepov centralnega komiteja Komunistične partije Kitajske in državnega sveta“. V letnem poročilu je navedeno tudi, da „je bilo sprejetih več ukrepov za zagotovitev, da so bila predelovalni industriji zagotovljena srednje- in dolgoročna posojila za podporo nacionalnim projektom“.

(430) V zvezi s poslovnimi bankami v državni lasti je Komisija ugotovila, da je šest največjih bank do konca leta 2022 predstavljalo več kot 40 % skupnih sredstev kitajskega finančnega sektorja ([114]). Vsaj dve od teh šestih poslovnih bank v državni lasti, in sicer Industrijska in poslovna banke Kitajske ter Kitajska kmetijska banka, spadata med finančne institucije, ki so zagotavljale posojila vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov v tej preiskavi (glej uvodno izjavo 468). Država ima večinski delež tako v Industrijski in poslovni banki Kitajske ([115]) kot tudi v Kitajski kmetijski banki ([116]). Poleg nadzora šestih največjih poslovnih bank v državni lasti država ohranja znatne deleže v številnih drugih poslovnih bankah v državni lasti, v katerih je njena udeležba bolj posredna, na primer prek družb v državni lasti. Več teh poslovnih bank v državni lasti, ki so leta 2021 predstavljale približno 20 % skupnih sredstev kitajskega bančnega sektorja, na primer banke Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank in China Minsheng Bank, spada med finančne institucije, ki so zagotavljale posojila vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov v tej preiskavi (za celoten seznam glej uvodno izjavo 468), z različno stopnjo deleža države, in sicer od približno 3 % v primeru banke China Minsheng Bank ([117]) do več kot 80 % za banko China Everbright Bank ([118]).

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

([115]) Glej letno poročilo Industrijske in poslovne banke Kitajske za leto 2021; na voljo na naslovu: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Glej letno poročilo banke ABC za leto 2021; na voljo na naslovu: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Glej letno poročilo banke China Minsheng za leto 2022; na voljo na naslovu: 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, str. 94.

([118]) Glej polletno poročilo China Everbright Bank za leto 2021; na voljo na naslovu: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komisija je tudi ugotovila, da so finančne institucije, ki so v državni lasti, leta 2017 spremenile svoje statute, da bi povečale vlogo KPK na najvišji ravni odločanja bank ([119]).

(432) Ti novi statuti določajo, da:

— sta predsednik upravnega odbora in sekretar partijskega odbora ista oseba,

— je naloga Komunistične partije Kitajske zagotavljati in nadzorovati izvajanje politik in smernic Komunistične partije Kitajske in države v bankah ter imeti vodilno in nadzorno vlogo pri imenovanju osebja (vključno z višjimi vodstvenimi delavci), ter

— da pred sprejetjem kakšnih koli pomembnih odločitev upravni odbor obravnava mnenja partijskega odbora.

(433) V uvodni izjavi 204 so navedeni posebni primeri teh sprememb statuta Industrijske in poslovne banke Kitajske ter Kitajske kmetijske banke.

3.5.1.5. Smiseln nadzor s strani kitajske vlade

(434) Komisija je želela pridobiti tudi informacije o tem, ali je kitajska vlada izvajala smiseln nadzor nad ravnanjem Kitajske izvozno-uvozne banke v zvezi z njenimi posojilnimi politikami in oceno tveganja v primeru dajanja posojil industriji akumulatorskih električnih vozil. V zvezi s tem so se upoštevali naslednji regulativni dokumenti:

— člen 34 zakona LRK o poslovnih bankah (v nadaljnjem besedilu: zakon o bankah),

— člen 15 splošnih pravil o posojilih (ki jih izvaja Ljudska banka Kitajske),

— sklep št. 40,

— izvedbeni ukrepi komisije CBIRC za vprašanja pridobitve upravnih dovoljenj za poslovne banke, ki jih financira Kitajska (odlok komisije CBIRC [2017] št. 1) ([120]),

— izvedbeni ukrepi komisije CBIRC za vprašanja pridobitve upravnih dovoljenj, povezana s poslovnimi bankami, ki se financirajo s tujim kapitalom (odlok komisije CBIRC (2015) št. 4) ([121]),

— upravni ukrepi za kvalifikacije direktorjev in višjih uradnikov finančnih institucij v bančnem sektorju (odlok komisije CBIRC [2013] št. 3) ([122]),

— triletni akcijski načrt za izboljšanje korporativnega upravljanja bančnega in zavarovalniškega sektorja (2020–2022) (CBIRC, 28. avgust 2020) ([123]),

— obvestilo o metodi ocenjevanja uspešnosti poslovnih bank (CBIRC, 15. december 2020),

— obvestilo o nadzorniških predpisih v zvezi z ravnanjem velikih delničarjev bančnih in zavarovalniških institucij (CBIRC [2021], št. 43).

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

([120]) Spremenjen s strani komisije CBIRC v zvezi z upravljanjem kapitala komercialnih bank (odlok št. 4 iz leta 2023 državne uprave za finančni nadzor in upravljanje, razglašen 26. oktobra 2023, velja od 1. januarja 2024).

([121]) Spremenjen s strani komisije CBIRC v zvezi z upravnim licenciranjem bank, ki se financirajo s tujim kapitalom (odlok komisije CBIRC št. 10 iz leta 2019 z dne 26. decembra 2019, velja od datuma razglasitve).

([122]) Spremenjen s strani komisije CBIRC v zvezi z delovanjem ukrepov za obvladovanje tveganj bančnih in zavarovalniških institucij (odlok državne uprave za finančni nadzor in upravljanje št. 5 iz leta 2023, razglašen 27. decembra 2023, velja od 1. julija 2024).

([123]) Uradni politični dokument komisije CBIRC z dne 28. avgusta 2020: *Three-year action plan for improving corporate governance of the banking and insurance sectors (2020-2022)* (Triletni akcijski načrt za izboljšanje korporativnega upravljanja bančnega in zavarovalniškega sektorja (2020–2022)) http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (zadnji ogled 3. aprila 2021).

(435) Komisija je pri pregledu teh regulativnih dokumentov ugotovila, da finančne institucije v LRK delujejo v splošnem pravnem okolju, ki jim nalaga, da se pri sprejemanju finančnih odločitev uskladijo s cilji industrijske politike kitajske vlade, zlasti z razvojnim načrtom za industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020), v katerem so določene „politične spodbude s podporo finančnih storitev, ki vključujejo sisteme upravljanja kreditov in ocenjevanja posojil za spodbujanje razvoja energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije“, kot je navedeno v nadaljevanju.

(436) V zvezi s Kitajsko izvozno-uvozno banko je njen mandat na področju javne politike določen v obvestilu o ustanovitvi Kitajske izvozno-uvozne banke, v katerem je določeno: „Glavna naloga Kitajske izvozno-uvozne banke je izvajanje nacionalnih industrijskih politik in zunanjetrgovinskih politik ter zagotavljanje finančne podpore politike razširitvi izvoza investicijskega blaga, kot so mehanski in električni izdelki, ter kompletov opreme“ ([124]), pa tudi v statutu, ki določa: „Kitajska izvozno-uvozna banka je politična banka v državni lasti, ki jo financira država, neposredno pod vodstvom državnega sveta“ ([125]).

(437) Člen 34 zakona o bankah se uporablja za vse finančne institucije, ki delujejo na Kitajskem, in na splošni ravni določa, da „poslovne banke svojo posojilno dejavnost izvajajo v skladu s potrebami nacionalnega gospodarskega in družbenega razvoja ter smernicami industrijske politike države“. Čeprav člen 4 zakona o bankah določa, da „poslovne banke opravljajo posle brez vmešavanja katere koli enote ali posameznika. Z vsem svojim premoženjem, ki ga imajo kot pravne osebe, so civilno odgovorne,“ je preiskava pokazala, da se člen 4 zakona o bankah uporablja v skladu s členom 34 zakona o bankah, tj. kadar država določi javno politiko, jo banke izvajajo in sledijo njenim navodilom.

(438) Poleg tega člen 15 splošnih pravil o posojilih določa: „V skladu z državno politiko lahko ustrezne službe subvencionirajo posojilne obresti, in sicer z namenom spodbujanja rasti nekaterih industrij in gospodarskega razvoja na nekaterih območjih“.

(439) Podobno se s sklepom št. 40 vsem finančnim institucijam daje navodila, naj kreditno podporo zagotavljajo zlasti „spodbujanim“ projektom. Kot je pojasnjeno že v oddelku 3.1 in natančneje v uvodnih izjavah 210 in 211, spadajo projekti industrije akumulatorskih električnih vozil v „spodbujano“ kategorijo. Sklep št. 40 torej potrjuje predhodno ugotovitev v zvezi z zakonom o bankah, in sicer da banke izvajajo vladna pooblastila v obliki preferenčnih kreditnih poslov. Komisija je tudi ugotovila, da ima nacionalna finančna regulativna uprava obsežna pooblastila za odobritev vseh vidikov upravljanja vseh finančnih institucij s sedežem v LRK (vključno s finančnimi institucijami v zasebni in tuji lasti), kot so ([126]):

— odobritev imenovanja vseh vodstvenih delavcev finančnih institucij, tako na ravni sedežev kot na ravni lokalnih podružnic. Odobritev NFRA se zahteva pri zaposlovanju vodstvenega osebja na vseh ravneh, od najvišjih funkcij do vodij podružnic, in vključuje celo vodstvene delavce, imenovane v podružnicah v tujini, pa tudi vodstvene delavce, pristojne za podporne funkcije (npr. upravljavce IT), ter

— zelo dolg seznam upravnih odobritev, vključno z odobritvami za ustanovitev podružnic, uvedbo novih poslovnih področij ali prodajo novih produktov, spremembo statuta banke, prodajo več kot 5 % njihovih delnic, povečanje kapitala, spremembe sedeža, spremembe organizacijske oblike itd.

(440) Zakon o bankah je pravno zavezujoč. V oddelku 3.5.1.5 je bilo ugotovljeno, da je narava petletnih načrtov in sklepa št. 40 zavezujoča. Zavezujoča narava regulativnih dokumentov nacionalne finančne regulativne uprave izhaja iz njenih pooblastil kot bančnega regulativnega organa. Zavezujoča narava drugih dokumentov je razvidna iz klavzul o nadzoru in vrednotenju, ki jih vsebujejo.

([124]) Na voljo na naslovu: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.

([125]) Na voljo na naslovu: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

([126]) V skladu z izvedbenimi ukrepi komisije CBIRC za vprašanja pridobitve upravnih dovoljenj za poslovne banke, ki jih financira Kitajska (odlok komisije CBIRC [2017] št. 1), izvedbenimi ukrepi komisije CBIRC za vprašanja pridobitve upravnih dovoljenj v zvezi z bankami, ki se financirajo s tujim kapitalom (odlok komisije CBIRC [2015] št. 4) in upravnimi ukrepi za kvalifikacije direktorjev in višjih uradnikov finančnih institucij v bančnem sektorju (odlok komisije CBIRC [2013] št. 3). Po nadomestitvi komisije CBIRC z nacionalno finančno regulativno upravo izvedbeni ukrepi niso bili spremenjeni.

(441) Sklep št. 40 državnega sveta vsem finančnim institucijam nalaga, naj kreditno podporo zagotovijo samo naložbenim projektom, ki spadajo v spodbujano kategorijo, ter napoveduje izvajanje „drugih preferenčnih politik za projekte, ki se nanašajo na kategorijo spodbujanih industrij“. Na tej podlagi morajo banke zagotavljati kreditno podporo industriji akumulatorskih električnih vozil kot spodbujani industriji.

(442) Poleg tega mora Komunistična partija Kitajske nadzorovati celo odločitve v zasebnem poslovnem bančništvu, ki morajo biti usklajene z nacionalnimi politikami. Dejansko je zdaj eden od treh krovnih ciljev države v zvezi z upravljanjem bančništva okrepiti vodilno vlogo partije v bančnem in zavarovalniškem sektorju, tudi glede vprašanj poslovanja in upravljanja družb. V zvezi s tem triletni načrt komisije CBIRC za obdobje 2020–2022 nalaga „nadaljnje izvajanje duha, ki ga uteleša osrednji govor generalnega sekretarja Ši Džinpinga o doseganju napredka na področju reforme korporativnega upravljanja v finančnem sektorju“. Poleg tega je cilj oddelka II načrta spodbujati organsko vključevanje vodilne vloge partije v korporativno upravljanje: „Dosegli bomo, da bo vključevanje vodilne vloge partije v korporativno upravljanje vse bolj dosledno, standardizirano in v skladu s postopki […]. Partijski odbor mora o glavnih vprašanjih poslovanja in upravljanja razpravljati pred odločanjem upravnega odbora ali višjega vodstva“.

(443) Poleg tega je kitajska vlada nedavno določila, da morajo tudi delničarji finančnih institucij olajševati izvajanje nadzora kitajske vlade na podlagi okvira institucije za korporativno upravljanje: „Veliki delničarji bančnih in zavarovalniških institucij podpirajo navedene institucije pri vzpostavitvi neodvisne in dobre strukture korporativnega upravljanja z učinkovitimi zavorami in ravnovesji ter jih spodbujajo k zagotavljanju organskega vključevanja vodilne vloge partije v korporativno upravljanje in jih podpirajo pri tem“ ([127]).

(444) Nazadnje, pri merilih NFRA za ocenjevanje uspešnosti poslovnih bank se zdaj upošteva zlasti način, kako finančne institucije „prispevajo k doseganju nacionalnih razvojnih ciljev in realnemu gospodarstvu“, predvsem pa, kako „prispevajo k strateškim in nastajajočim industrijam“ ([128]).

(445) Zato je Komisija sklenila, da je kitajska vlada vzpostavila normativni okvir, ki ga morajo upoštevati vodstveni delavci in nadzorniki sodelujoče banke v državni lasti, ki jih imenuje kitajska vlada in ki tej tudi odgovarjajo. Kitajska vlada se je torej pri izvajanju smiselnega nadzora nad ravnanjem sodelujoče banke v državni lasti, kadar je ta zagotavljala posojila industriji akumulatorskih električnih vozil, opirala na ta normativni okvir. Glavne funkcije banke v državni lasti se nanašajo na posebne naloge, ki jih kitajska vlada dodeli na podlagi tega normativnega okvira, zaradi česar banka postane orodje kitajske vlade za opravljanje vladnih funkcij.

(446) Komisija je želela pridobiti tudi oprijemljive dokaze o izvajanju smiselnega nadzora na podlagi konkretnih posojil, zagotovljenih vzorčenim proizvajalcem izvoznikom. Delno sodelujoča banka v državni lasti je v izpolnjenem vprašalniku pojasnila, da uporablja notranji bonitetni model za oceno kreditne sposobnosti posojilojemalcev na podlagi preteklih podatkov o neplačilih, vključno s kvalitativnimi in kvantitativnimi kazalniki, pri katerih so posojilojemalci razvrščeni glede na obseg verjetnosti neplačila. Kitajska izvozno-uvozna banka je nadalje pojasnila, da se politika ne razlikuje glede na industrijo, v kateri deluje posojilojemalec, ali njeno lastništvo ter da njen model za oceno tveganja temelji na trgu.

(447) Kot je že navedeno v uvodni izjavi 261, delno sodelujoča banka v državni lasti ni hotela navesti konkretnih primerov svoje ocene kreditnega tveganja v zvezi z vzorčenimi družbami z utemeljitvijo, da so zahtevane informacije notranje informacije banke in vključujejo zaupne poslovne informacije, ki jih ni dovoljeno razkriti, čeprav je imela Komisija pisno soglasje nekaterih vzorčenih družb o odpovedi pravicam do zaupnosti. Kitajska izvozno-uvozna banka prav tako ni odgovorila na vprašanja v zvezi s kvalitativnimi in kvantitativnimi kazalniki, ki se uporabljajo za razvrščanje posojilojemalcev glede na verjetnost neplačila.

([127]) Člen 13 obvestila o nadzorniških predpisih v zvezi z ravnanjem velikih delničarjev bančnih in zavarovalniških institucij (CBIRC [2021], št. 43).

([128]) Glej Obvestilo komisije CBIRC o metodi ocenjevanja uspešnosti poslovnih bank, izdano 15. decembra 2020, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Kitajska vlada se je med preiskavo sklicevala na razlago zakona o bankah s strani nacionalnega ljudskega kongresa ter členov 4, 5 in 41 zakona o bankah, pri čemer je trdila, da poslovne banke na Kitajskem delujejo kot neodvisni pravni subjekti, ki „sprejemajo svoje odločitve“, „brez vmešavanja katere koli enote ali posameznika“ in da „noben subjekt ali posameznik ne sme prisiliti komercialne banke v odobritev posojil ali zagotavljanje jamstva“. Poleg tega je kitajska vlada trdila, da člen 15 splošnih pravil o posojilih ni obvezen, temveč le usmeritvene narave.

(449) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 440, je Komisija menila, da sta kitajski zakon o bankah in sklep št. 40 obvezna. Poleg tega ugotovitve te preiskave in ugotovitve Komisije v prejšnjih preiskavah v zvezi z istim programom subvencij ([129]) niso podprle trditve, da banke pri sprejemanju odločitev o posojilih ne upoštevajo vladne politike in načrtov. Komisija je na primer ugotovila, da so imele tri skupine vzorčenih proizvajalcev izvoznikov koristi zaradi preferenčnih posojil po obrestnih merah, nižjih od tržnih.

(450) Preiskava je pokazala, da se člen 15 splošnih pravil o posojilih dejansko uporablja v praksi ter da se členi 4, 5 in 41 zakona o bankah uporabljajo v skladu s členom 34 zakona o bankah, tj. kadar država vzpostavi javno politiko, jo banke izvajajo in sledijo njenim navodilom. Člena 4 in 5 zakona o bankah sta del poglavja I, ki vsebuje splošne določbe, člen 34 pa je del poglavja IV, ki določa osnovna pravila za posojila. Besedilo člena 34, in sicer „poslovne banke opravljajo posojilne posle na podlagi potreb nacionalnega gospodarstva in družbenega razvoja ter v skladu s smernicami industrijskih politik države“, kaže, da ta določba ni usmeritvene narave, temveč je obvezna, in da bankam daje jasno navodilo, naj pri opravljanju posojilnih poslov upoštevajo industrijske politike države. V tem primeru, kot je navedeno v uvodni izjavi 221, so v razvojnem načrtu za industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020) jasno poudarjeni „sistemi upravljanja kreditov in ocenjevanja posojil za spodbujanje razvoja industrije energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije“. Komisija je ugotovila tudi, da morajo v skladu s sklepom št. 40 državnega sveta vse finančne institucije kreditno podporo zagotoviti samo spodbujanim projektom, poleg tega pa je v njem napovedano izvajanje „drugih preferenčnih politik za projekte, ki se nanašajo na kategorijo spodbujanih industrij“. Člen 17 istega sklepa določa, da morajo banke upoštevati kreditna načela, vendar Komisija med preiskavo ni ugotovila, da bi se ta zahteva izvajala v praksi. Nasprotno, posojila so bila proizvajalcem izvoznikom zagotovljena ne glede na njihov finančni položaj in kreditno sposobnost. Ta ugotovitev ni nova in je bila podana že v prejšnjih preiskavah ([130]).

(451) Nazadnje, kot je navedeno v uvodnih izjavah 442 do 444, dejstvo, da vsa glavna vprašanja v zvezi z delovanjem in upravljanjem bank pregleda partija, ki je temeljito vključena v strukturo korporativnega upravljanja bank, in dejstvo, da se uspešnost bank ocenjuje v skladu z njihovimi prizadevanji, da bi služile strateškim in nastajajočim podjetjem, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil, prav tako kažeta na strogost in zavezujočo naravo regulativnega okvira za delovanje finančnih institucij.

(452) Ker ni bilo oprijemljivih dokazov o ocenah kreditne sposobnosti, je Komisija preučila splošno pravno okolje, kot je opisano v uvodnih izjavah 434 do 444, ter ravnanje sodelujoče banke v državni lasti v zvezi s posojili, zagotovljenimi vzorčenim družbam. To ravnanje je bilo v nasprotju z njenim uradnim stališčem, saj Kitajska izvozno-uvozna banka v praksi ni ravnala, kot bi finančne institucije običajno ravnale na podlagi temeljitih ocen tveganja, ki temeljijo na trgu.

(453) Komisija je med preiskavo ugotovila, da so se posojila trem vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov zagotavljala po obrestnih merah, ki so bile nižje od prednostne obrestne mere posojil, ki jo je objavilo nacionalno središče za medbančno financiranje, ali blizu nje. Prednostna obrestna mera posojil je bila uvedena 20. avgusta 2019 in nadomešča prejšnjo referenčno obrestno mero Ljudske banke Kitajske ([131]). Zagotavljanje financiranja po obrestnih merah, ki so nižje od netvegane obrestne mere države ali blizu nje, na medbančnem trgu jasno kaže, da tveganje ni bilo ustrezno upoštevano. Ker finančne institucije niso sodelovale ali ker je Kitajska izvozno-uvozna banka kljub obstoju bančnega pooblastila zavrnila predložitev informacij v zvezi z vzorčenimi skupinami, je morala Komisija uporabiti razpoložljiva dejstva in je tako sklenila, da so bila posojila odobrena ne glede na dejansko stanje finančnega in kreditnega tveganja družb, kot je ugotovljeno v oddelku 3.5.2.3 spodaj. Posojila so se torej zagotavljala pod tržnimi obrestnimi merami, če jih primerjamo z obrestno mero, ki bi ustrezala profilu tveganja vzorčenih proizvajalcev izvoznikov.

([129]) Glej na primer zadeve v zvezi z vroče valjanimi ploščatimi izdelki, pnevmatikami in električnimi kolesi, navedene v opombi 12, oddelka 3.4.1.1.b oziroma 3.5.1.1.

([130]) Prav tam, opomba 12.

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

(454) Poleg tega je, kar zadeva posebej Kitajsko izvozno-uvozno banko, nesporno, da je to banka, ki, kot je sama priznala, neposredno izvaja vladne politike. Kot je pojasnjeno na njenem spletnem mestu ([132]), je Kitajska izvozno-uvozna banka banka, ki jo financira država in ki neposredno pod vodstvom državnega sveta izvaja državno politiko ter je med drugim namenjena podpiranju kitajske zunanje trgovine in izvajanju strategije „globalnega poslovanja“.

(455) Komisija je na podlagi navedenega ugotovila, da je kitajska vlada vzpostavila normativni okvir ob upoštevanju posojil za spodbujane industrije, ki ga morajo upoštevati vodstveni delavci in nadzorniki banke, ki jih imenuje kitajska vlada in ki tej vladi tudi odgovarjajo. Ta normativni okvir vodstvenim delavcem in nadzornikom banke ni puščal manevrskega prostora za odločanje o tem, ali bodo v zvezi z vzorčenimi proizvajalci izvozniki upoštevali ta okvir ali ne, s čimer so bili vodstveni delavci zadevne banke postavljeni v odvisni položaj.

(456) Kitajska vlada se je torej pri izvajanju smiselnega nadzora nad ravnanjem sodelujoče banke v državni lasti, kadar je ta zagotavljala posojila industriji akumulatorskih električnih vozil, opirala na normativni okvir.

(457) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 434, je Komisija želela pridobiti tudi dokaze o izvajanju smiselnega nadzora na podlagi konkretnih posojil. Vendar sodelujoča banka v državni lasti ni zagotovila nekaterih potrebnih informacij, vključno s svojo posebno oceno kreditnega tveganja v zvezi z vzorčenimi družbami. Ker ni bilo konkretnih dokazov o takšnih ocenah kreditnega tveganja, je Komisija preučila splošno pravno okolje, ki se uporablja za dajanje posojil spodbujanim panogam, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil, v povezavi z ravnanjem sodelujoče banke v državni lasti in ugotovila, da banka ni delovala na podlagi temeljitih ocen tveganja, ki temeljijo na trgu.

(458) Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 453, so bila posojila trem vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov zagotovljena po obrestnih merah, ki so bile nižje od prednostne obrestne mere posojil ali blizu nje, ne glede na njihov položaj finančnega in kreditnega tveganja. Zato je Komisija ob upoštevanju profila tveganja vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, opisanega v oddelku 3.5.1.10, in dejstva, da bi morali proizvajalci izvozniki v skladu z analizo tveganja, ki jo je izvedla Komisija, prejeti bonitetno oceno B in bi morali zato plačati obrestne mere, ki bi bile precej višje od netvegane obrestne mere, sklenila, da so bila zadevna posojila zagotovljena pod tržnimi obrestnimi merami.

(459) Komisija je zato sklenila, da je kitajska vlada izvajala smiseln nadzor nad ravnanjem sodelujoče banke v državni lasti v zvezi z njenimi posojilnimi politikami in oceno tveganja v zvezi z industrijo akumulatorskih električnih vozil.

3.5.1.6. Sklep o sodelujočih finančnih institucijah v državni lasti

(460) Komisija je ugotovila, da je delno sodelujoča banka v državni lasti pri opravljanju vladnih nalog v zvezi s sektorjem akumulatorskih električnih vozil izvajala zgoraj navedeni pravni okvir. Zato je delovala kot javni organ v smislu člena 2, točka (b), osnovne uredbe v povezavi s členom 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe in v skladu z ustrezno sodno prakso STO.

3.5.1.7. Nesodelujoče finančne institucije v državni lasti

(461) Namen splošnih pravil o posojilih ([133]), razglašenih leta 1996, je bil urediti dejavnosti, povezane zlasti s posojili, s spodbujanjem posebnega družbeno-gospodarskega razvoja ([134]). V skladu s Sklepom št. 40 ([135]) Kitajska vlada posreduje tudi v posojilnih poslih finančnih subjektov z imenovanjem industrijskih sektorjev, ki bi morali imeti koristi od privilegiranega dostopa do posojil, in s pooblastitvijo finančnih institucij, da pri zagotavljanju posojil upoštevajo industrijske državne politike.

([132]) Glej http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Splošna pravila o posojilih, ki jih je Ljudska banka Kitajske razglasila 28. junija 1996.
([134]) Poglavje 1, člen 1, Splošnih pravil o posojilih, ki jih je Ljudska banka Kitajske razglasila 28. junija 1996.
([135]) Sklep državnega sveta o razglasitvi izvajanja začasnih določb o spodbujanju prestrukturiranja industrije, 2. december 2005, Guo Fa [2005] št. 40.

(462) Pomembna vloga vidikov državne politike (namesto povsem komercialnih), ki jo država nalaga komercialnim bankam, zlasti finančnim institucijam v državni lasti, pri oblikovanju njihovih posojilnih strategij je jasno razvidna tudi iz obvestila ministrstva za finance o metodi ocenjevanja uspešnosti poslovnih bank, objavljenega 15. decembra 2020. V skladu z določbami obvestila morajo merila za oceno uspešnosti komercialnih bank upoštevati, kako subjekti „služijo nacionalnim razvojnim ciljem in realnemu gospodarstvu“ in zlasti kako „služijo strateškim in nastajajočim industrijam“. Člen 4 obvestila določa, da „ocena uspešnosti komercialnih bank zagotavlja trdno in učinkovito jamstvo, da se bodo izvajale nacionalne makropolitike“ ([136]).

(463) Kot je navedeno v oddelku 3.3.1.1, nobena od finančnih institucij v državni lasti, ki so zagotavljale posojila vzorčenim družbam, razen Kitajske izvozno-uvozne banke, ni izpolnila vprašalnika. Na seznamu bank so med drugim: Kitajska kmetijska banka, Pekinška banka ([137]), Banka Kitajske, Bank of Communications Co. Ltd., Kunlunska banka ([138]), Nanjingska banka ([139]), banka Ningbo ([140]), Šanghajska banka ([141]), Tianjinska banka ([142]), Banka China CITIC ([143]), Korporacija Konstrukcijske banke Kitajske, banka China Everbright ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145]), Poslovna banka Kitajske ([146]), banka China Minsheng ([147]), Kitajska izvozno-uvozna banka – EXIM banka, Industrijska in poslovna banka Kitajske, banka Ping An ([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]) in Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Kitajska vlada ni predložila niti informacij o lastništvu bank niti o njihovi strukturi upravljanja, oceni tveganja ali primerih v zvezi s posebnimi posojili industriji akumulatorskih električnih vozil.

(464) Zato se je Komisija v skladu s sklepi iz oddelka 3.3.1.1 odločila, da bo pri ugotavljanju, ali se navedene finančne institucije v državni lasti štejejo za javne organe, uporabila razpoložljiva dejstva.

([136]) Glej obvestilo o metodi ocenjevanja uspešnosti poslovnih bank, ki ga je 15. decembra 2020 izdalo ministrstvo za finance; na voljo na naslovu: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Glej letno poročilo Pekinške banke za leto 2022 (april 2023) https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf.

([138]) Glej povzetek letnega poročila banke Bank of Kunlun Co. Ltd. za leto 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Glej letno poročilo Nanjinške banke za leto 2023 https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Glej seznam Ljudske banke Kitajske s sistemsko pomembnimi kitajskimi bankami za leto 2022, na voljo na naslovu: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Glej letno poročilo Šanghajske banke za leto 2022 https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Glej letno poročilo Tianjinske banke za leto 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/202110130630398169 3/202110130629425 1287.pdf.

([143]) Glej letno poročilo Banke China CITIC za leto 2021; na voljo na naslovu: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Glej polletno poročilo China Everbright Bank za leto 2021; na voljo na naslovu: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Glej letno poročilo Industrijske in poslovne banke Kitajske za leto 2021; na voljo na naslovu: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Glej letno poročilo Poslovne banke Kitajske za leto 2022, str. 125; na voljo na naslovu: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Glej letno poročilo banke China Minsheng za leto 2022; na voljo na naslovu: 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, str. 94.

([148]) Glej banko Ping An, Domača stran – Odnosi z vlagatelji – Glavni delničarji; na voljo na naslovu: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Glej polletno poročilo banke Shanghai Pudong Development Bank za leto 2021; na voljo na naslovu: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Glej letno poročilo za leto 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Glej letno poročilo za leto 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Glej letno poročilo za leto 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) Komisija je v prejšnji protisubvencijski preiskavi ([155]) ugotovila, da so banke, ki so zagotavljale posojila vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov v zadevni preiskavi, delno ali v celoti v lasti države ali pravnih oseb v lasti države. Ker banke niso predložile posebnega vprašalnika, je Komisija uporabila javno dostopne informacije, kot so spletišče banke, letna poročila, informacije iz bančnih imenikov ali z interneta. V skladu z ugotovitvami teh preteklih preiskav je bilo v delovnem dokumentu služb Komisije ([156]) potrjeno, da v bančnem sektorju prevladuje država ([157]) z ohranjanjem nadzornih deležev v vseh poslovnih bankah v državni lasti ter s tem, da je večinski delničar v številnih delniških poslovnih bankah z neposrednimi naložbami družbe Central Huijin ali posredno prek drugih pravnih subjektov v državni lasti. V uvodni izjavi 468 so navedeni bančni subjekti, o katerih so poročali proizvajalci izvozniki, v katerih ima država večinski delež, in ker ni bilo sprememb od nedavnih podobnih preiskav ([158]), se je štelo, da so vse finančne institucije v državni lasti, ki so vzorčenim proizvajalcem izvoznikom zagotavljale financiranje, v delni ali popolni lasti same države ali pravnih oseb v državni lasti.

3.5.1.8. Sklep o vseh finančnih institucijah v državni lasti

(466) Komisija je ob upoštevanju zgoraj navedenih premislekov ugotovila, da so vse kitajske finančne institucije v državni lasti, ki so zadevnim trem vzorčenim skupinam sodelujočih proizvajalcev izvoznikov zagotavljale financiranje, javni organi v smislu člena 2, točka (b), v povezavi s členom 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe.

(467) Poleg tega je Komisija na podlagi istih informacij ugotovila, da tudi če se za finančne institucije v državni lasti ne bi štelo, da so javni organi, bi se v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe iz enakih razlogov, kot so navedeni v oddelku 3.5.1.9, kljub temu štelo, da jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, ki so običajno v pristojnosti vlade. Njihovo ravnanje bi se zato v vsakem primeru pripisalo kitajski vladi.

3.5.1.9. Zasebne finančne institucije, ki jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij

(468) Kot v prejšnjih preiskavah ([159]) je Komisija v obravnavani zadevi ugotovila, da so posojila vzorčenim skupinam proizvajalcev izvoznikov v tej preiskavi zagotavljale naslednje banke in zasebne finančne institucije, ki delujejo na Kitajskem: China Postal Savings Bank Co., Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East

([155]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1690 z dne 9. novembra 2018 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 283, 12.11.2018, str. 1 (uvodni izjavi 210 in 211)).

([156]) Posodobljeni delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski) – poglavje 6.3 Bančni sektor, str. 137–144.

([157]) Glej tudi Chorzempa, M. in Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* (Ali bo bližajoča se prenova finančnega regulativnega sistema Kitajske povzročila spremembe?), PIIE, marec 2023, str. 2; na voljo na naslovu: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Prav tam, opomba 12.

([159]) Glej Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/969 z dne 8. junija 2017 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/649 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 146, 9.6.2017, str. 17) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi z vroče valjanimi ploščatimi izdelki), Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/1690 z dne 9. novembra 2018 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/1579 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ter o razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2018/163 (UL L 283, 12.11.2018, str. 1) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s pnevmatikami), Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/2287 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz konverterske aluminijaste folije s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 458, 22.12.2021, str. 344) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s konvertersko aluminijasto folijo), Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/776 z dne 12. junija 2020 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih tkanih in/ali šivanih tkanin iz steklenih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Egipta (UL L 189, 15.6.2020, str. 33) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken) ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/72 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 12, 19.1.2022, str. 34) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s kabli iz optičnih vlaken).

West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited in Yushan Bank (China) Co., Ltd. V skladu z ustrezno analizo iz oddelka 3.5.1.8 se je štelo, da te banke in zasebne finančne institucije poslujejo pod nadzorom komisije bančnih regulatorjev Kitajske in jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij. Ker informacije, ki bi dokazovale nasprotno, niso bile predložene, je Komisija v tej preiskavi vztrajala pri istem sklepu.

(469) Komisija je preučila, ali je vsem tem finančnim institucijam kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za dodelitev subvencij sektorju akumulatorskih električnih vozil v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe.

(470) Po mnenju pritožbenega organa STO gre za „zaupanje“, kadar vlada zasebnemu organu naloži odgovornost, „ukazovanje“ pa se nanaša na primere, kadar vlada nad zasebnim organom izvaja pooblastila ([160]). Vlada v obeh primerih uporablja zasebni organ kot pooblaščenca za izvršitev finančnega prispevka, pri čemer bi se „v večini primerov […] pričakovalo, da zaupanje ali ukazovanje, dano zasebnemu organu, vključuje neko obliko grožnje ali prisile“ ([161]). Hkrati članice v skladu s členom 3(1), točka (a)(iv), ne smejo uvesti izravnalnih ukrepov za izdelke, „kadar vlada zgolj izvaja svoje splošne regulativne pristojnosti“ ([162]) ali kadar ima posredovanje države „lahko ali pa tudi ne določen učinek zgolj na podlagi navedenih dejanskih okoliščin in uveljavljanja proste izbire akterjev na zadevnem trgu“ ([163]). Zaupanje ali ukazovanje pomeni „aktivnejšo vlogo vlade in ne zgolj spodbude“ ([164]).

(471) Komisija je opozorila, da normativni okvir v zvezi z industrijo iz uvodnih izjav 434 do 442 velja za vse finančne institucije v LRK, vključno s finančnimi institucijami v zasebni lasti. Za ponazoritev, zakon o bankah in različni odloki komisije CBIRC zajemajo vse banke, ki jih financira Kitajska, in banke s tujimi naložbami v okviru upravljanja komisije CBIRC.

(472) Poleg tega je imela večina posojilnih pogodb z zasebnimi finančnimi institucijami pogoje, ki so bili podobni pogojem pogodb z bankami v državni lasti, posojilne obrestne mere zasebnih finančnih institucij pa so bile podobne posojilnim obrestnim meram finančnih institucij v državni lasti. To kaže, da te banke dejansko zagotavljajo preferenčne posojilne pogoje v skladu z nadzorom kitajske vlade nad bančnim sektorjem.

(473) Ker Komisija od zasebnih finančnih institucij ni prejela nasprotnih informacij, je sklenila, da je država, kar zadeva industrijo akumulatorskih električnih vozil, vsem finančnim institucijam (vključno z zasebnimi finančnimi institucijami), ki na Kitajskem poslujejo pod nadzorom NFRA, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), prva alinea, osnovne uredbe dala pooblastilo ali navodilo za izvajanje vladnih politik in zagotavljanje posojil industriji akumulatorskih električnih vozil po preferenčnih obrestnih merah ([165]).

3.5.1.10. Bonitetne ocene

(474) Komisija je v prejšnjih protisubvencijskih preiskavah na podlagi študije, ki jo je objavil Mednarodni denarni sklad (MDS) ([166]) ter je pokazala neskladje med mednarodnimi in kitajskimi bonitetnimi ocenami, že ugotovila, da domače bonitetne ocene, dodeljene kitajskim družbam, niso zanesljive. Dejansko so po navedbah MDS lokalne

([160]) WT/DS/296 (DS 296 ZDA – Preiskava o izravnalni dajatvi za dinamične bralno-pisalne pomnilnike (DRAMS) iz Koreje), poročilo pritožbenega organa z dne 21. februarja 2005, točka 116.
([161]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 116.
([162]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 115.
([163]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 114, ki potrjuje poročilo posebne skupine, DS 194, točka 8.31 o tem.
([164]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 115.
([165]) Glej zadeve, navedene v opombi 12.
([166]) Delovni dokument MDS, *Resolving China's Corporate Debt Problem* (Reševanje težave z dolgom podjetij na Kitajskem), Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, oktober 2016, WP/16/203.

bonitetne agencije več kot 90 % kitajskih obveznic ocenile z oceno od AA do AAA. To ni primerljivo z drugimi trgi, kot so EU ali Združene države Amerike (v nadaljnjem besedilu: ZDA). Na trgu ZDA ima na primer tako visoko oceno manj kot 2 % družb. Kitajske bonitetne agencije so torej močno nagnjene k dodeljevanju najvišjih ocen na bonitetni lestvici. Imajo bonitetne lestvice z zelo širokim razponom in običajno obveznice z zelo različnimi tveganji zaradi neplačila obveznosti združijo v eno obsežno bonitetno kategorijo ([167]). Glede na študijo družbe Bloomberg *China bond market insight 2021* ([168]) (Vpogled v kitajski trg obveznic leta 2021) na trgu obveznic prevladuje pet kitajskih lokalnih bonitetnih agencij: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance in Golden credit rating, pri čemer so lokalne bonitetne agencije približno 90 % obveznic ocenile z oceno AAA. Vendar je veliko izdajateljev od družbe S&P prejelo nižjo globalno bonitetno oceno izdajatelja, in sicer A in BBB ([169]).

(475) Poleg tega tuje bonitetne agencije, kot sta bonitetni agenciji Standard and Poor's in Moody's, pri ocenjevanju kitajskih obveznic, izdanih v tujini, običajno zvišajo izhodiščno bonitetno oceno izdajatelja na podlagi ocene strateškega pomena družbe za kitajsko vlado in trdnosti morebitnega implicitnega jamstva ([170]).

(476) Kot dopolnitev te analize so prejšnji primeri pokazali, da lahko kitajska vlada izvaja tudi določen vpliv na trg bonitetnega ocenjevanja.

(477) Glede na informacije, ki jih je predložila kitajska vlada v prejšnjih primerih, je bilo na kitajskem trgu obveznic dejavnih 14 bonitetnih agencij, od tega 12 domačih bonitetnih agencij. Drugič, na kitajski trg bonitetnega ocenjevanja ni mogoče prosto vstopiti. V bistvu gre za zaprt trg, saj mora bonitetne agencije pred začetkom njihovega delovanja odobriti kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje ali Ljudska banka Kitajske ([171]). Ljudska banka Kitajske je sredi leta 2017 naznanila, da bodo tuje bonitetne agencije pod nekaterimi pogoji lahko izvajale kreditno ocenjevanje na delu domačega trga obveznic. Vendar te bonitetne agencije uporabljajo kitajske bonitetne lestvice, zato ocene niso povsem primerljive z mednarodnimi bonitetnimi ocenami, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 475.

(478) Nazadnje, raziskava družbe Allianz Global Investors iz leta 2021 potrjuje ugotovitve Komisije in navaja, da „se kitajski sistem bonitetnega ocenjevanja v matični državi razlikuje od mednarodnih konvencij o bonitetnem ocenjevanju. Na primer, obveznice z bonitetno oceno AA+ v matični državi bi bile običajno ocenjene kot „visoko donosne" na mednarodni ravni" ([172]).

(479) Nazadnje, OECD je leta 2022 poudarila, da „pomanjkljivosti na trgu bonitetnih ocen, vključno z napihnjenimi ocenami in šibkimi opozorilnimi sistemi, ovirajo zdrav razvoj trga obveznic" ([173]).

(480) Poleg tega je Komisija ugotovila tudi ([174]), da kitajskega bonitetnega sistema ni mogoče obravnavati kot sistema, ki ga usmerjajo izključno tržne sile, in da deluje na izkrivljeni podlagi.

(481) Glede na stanje, opisano v uvodnih izjavah 474 do 478, je Komisija sklenila, da kitajske bonitetne ocene ne zagotavljajo zanesljive ocene kreditnega tveganja temeljnega sredstva. Poleg tega so izkrivljene zaradi ciljev politike za spodbujanje ključnih strateških industrij, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil.

([167]) Livingston, M., Poon, W. P. H., in Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* (Ali so kitajske bonitetne ocene ustrezne? Študija o kitajskem trgu obveznic in panogi bonitetnega ocenjevanja), objavljeno v: Journal of Banking & Finance, str. 24.

([168]) *China bond market insight 2021* (Vpogled v kitajski trg obveznic za leto 2021), https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) *China bond market insight 2021* (Vpogled v kitajski trg obveznic za leto 2021), opomba 59, str. 31.

([170]) Price, A. H., Brightbill, T. C., DeFrancesco, R. E., Claeys, S. J., Teslik, A., in Neelakantan, U. (2017). *China's broken promises: why it is not a market-economy* (Prelomljene obljube Kitajske: zakaj njeno gospodarstvo ni tržno), Wiley Rein LLP, str. 68.

([171]) Glej opombo 71 v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2022/72 z dne 18. januarja 2022 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2021/2011 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

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

([173]) Glej Gospodarske raziskave OECD: Kitajska, marec 2022, str. 34 in 35; na voljo na naslovu: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Glej delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) (v nadaljnjem besedilu: poročilo o Kitajski) – poglavje 6, str. 156–160.

3.5.2. *Preferenčno financiranje: posojila*

3.5.2.1. Vrste posojil

(1) Kratkoročna in dolgoročna posojila

(482) Komisija je ugotovila, da so družbe v vseh treh vzorčenih skupinah za financiranje svojih dejavnosti uporabljale različna kratkoročna in dolgoročna posojila. Ta posojila so bila večinoma uporabljena za vsakodnevno poslovanje, potrebe po obratnem kapitalu, za posebne projekte, naložbe ali za nadomestitev drugih posojil. Vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov so uporabile tudi kratkoročne in dolgoročne izvozne kredite.

(2) Posojila s posebnim namenom nadomestitve drugih posojil (posojila revolving)

(483) Komisija je med preiskavo ugotovila, da je ena od vzorčenih skupin najela posojila s posebnim namenom, da se kapital, odplačan na posojila na datum zapadlosti, nadomesti s svežim kapitalom iz novih posojil. Taka posojila revolving so običajno kazalnik težav z likvidnostjo posojilojemalca in vključujejo večjo izpostavljenost tveganju za banke, ki jim zagotavljajo taka posojila. V skladu z ugotovitvami iz prejšnjih preiskav ([175]) je Komisija ugotovila, da so lahko nekatere družbe s to prakso tako preuredile svoje obveznosti in pridobile sredstva, brez katerih ne bi mogle izpolniti svojih obveznosti odplačevanja, kar dokazuje obstoj težav pri odplačevanju dolga.

(3) Financiranje za prestrukturiranje dolgoročnega dolga

(484) Komisija je med preiskavo ugotovila, da so nekatere vzorčene družbe izdale obveznice s posebnim namenom odplačevanja dolga, in sicer posojil. Ugotovila je, da so lahko nekatere družbe s prestrukturiranjem svojega dolga prek tega instrumenta preuredile in odložile svoje obveznosti ter pridobile sredstva, brez katerih ne bi mogle izpolniti svojih obveznosti odplačevanja, kar kaže na težave pri zbiranju sredstev.

(485) Uporaba obveznic v ta namen vzbuja pomisleke glede sposobnosti določene družbe, da odplača svoje dolgove, zato postavlja pod vprašaj ne le njeno kratkoročno likvidnost, ampak tudi dolgoročno plačilno sposobnost. Obstoj obveznic, izdanih za odplačevanje posojil, v dani družbi je zato znak, da je družba v slabšem finančnem položaju, kot so na prvi pogled kazali računovodski izkazi, ter da obstaja dodatno tveganje, povezano s kratko- in dolgoročnim financiranjem družbe.

3.5.2.2. Specifičnost

(486) Kot je ponazorjeno v oddelku 3.5.1.5, več pravnih dokumentov, ki so izrecno namenjeni družbam v sektorju akumulatorskih električnih vozil, finančnim institucijam nalaga, naj industriji akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo posojila po preferenčnih obrestnih merah. Ti dokumenti dokazujejo, da finančne institucije preferenčno financiranje zagotavljajo le omejenemu številu podjetij ali industrij, ki delujejo v skladu z ustreznimi politikami kitajske vlade. Komisija je menila, da je sklic na industrijo akumulatorskih električnih vozil dovolj jasen, saj je ta opredeljena bodisi z imenom bodisi s sklicem na izdelek, ki ga izdeluje, ali panožno skupino podjetij, ki ji pripada.

([175]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/969 z dne 8. junija 2017 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/649 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 146, 9.6.2017, str. 17) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi z vroče valjanimi ploščatimi izdelki), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1690 z dne 9. novembra 2018 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/1579 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ter o razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2018/163 (UL L 283, 12.11.2018, str. 1) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s pnevmatikami) ter Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/776 z dne 12. junija 2020 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih tkanih in/ali šivanih tkanin iz steklenih vlaken s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Egipta (UL L 189, 15.6.2020, str. 33) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken).

3.5.2.3. Izračun zneska subvencije

(487) Komisija je znesek subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, izračunala na podlagi ugodnosti za prejemnike v obdobju preiskave. V skladu s členom 6, točka (b), osnovne uredbe je ugodnost za prejemnike razlika med zneskom obresti, ki ga je družba plačala za preferenčno posojilo, in zneskom, ki bi ga družba plačala za primerljivo komercialno posojilo, ki bi ga lahko dobila na trgu.

(488) Kot je pojasnjeno v oddelkih 3.5.1 in 3.5.2, posojila, ki so jih zagotavljale kitajske finančne institucije, kažejo znatno poseganje države in ne izražajo obrestnih mer, ki bi bile običajne na delujočem trgu.

(489) Vzorčene skupine družb se razlikujejo glede na svoj splošni finančni položaj. Vsaka od njih je bila v obdobju preiskave deležna različnih vrst posojil, pri čemer so razlike v zapadlosti, zavarovanju, garancijah in drugih pogojih. Iz navedenih dveh razlogov je imela vsaka družba povprečno obrestno mero na podlagi sklopa posojil, ki jih je prejela.

(490) Komisija je ocenila finančni položaj vsake vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov posebej, da bi upoštevala te posebnosti. V zvezi s tem je uporabila metodologijo izračuna za preferenčno financiranje prek posojil, ki je bila uvedena v protisubvencijski preiskavi o konverterski aluminijasti foliji s poreklom iz LRK in protisubvencijski preiskavi o vroče valjanih ploščatih izdelkih iz jekla s poreklom iz LRK, protisubvencijskih preiskavah o pnevmatikah s poreklom iz LRK, nekaterih tkanih in/ali šivanih tkanin iz steklenih vlaken s poreklom iz LRK ter kablov iz optičnih vlaken s poreklom iz LRK ([176]), kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah v nadaljevanju. Na podlagi tega je za vsako vzorčeno skupino proizvajalcev izvoznikov posebej izračunala ugodnost, ki jo je ta prejela zaradi preferenčnega financiranja, in tako ugodnost dodelila izdelku v preiskavi.

(1) Skupina BYD

(491) Komisija je ugotovila, da je kitajska bonitetna agencija leta 2020 skupini BYD dodelila bonitetno oceno AAA. Ob upoštevanju splošnega izkrivljanja kitajskih bonitetnih ocen iz oddelka 3.5.1.10 je Komisija sklenila, da ta bonitetna ocena ni zanesljiva.

(492) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 452 do 459, kitajske finančne institucije, ki so zagotavljale posojila, niso predložile nobene ocene kreditne sposobnosti. Da bi Komisija lahko določila ugodnost, je morala oceniti, ali so bile obrestne mere za posojila, dodeljena skupini BYD, na tržni ravni.

(493) Skupina BYD je bila glede na svoja finančna poročila na splošno v dobičkonosnem finančnem položaju s približno 6-odstotno stopnjo dobička. Skupina je za financiranje svojih dejavnosti uporabljala kratkoročni in dolgoročni dolg. Komisija je ocenila stanje kratkoročne likvidnosti in dolgoročne solventnosti družbe.

(494) V zvezi s kratkoročno likvidnostjo je Komisija uporabila kratkoročni koeficient. S tem koeficientom se meri sposobnost družbe, da poravna kratkoročne obveznosti, vključno s kratkoročnim dolgom.

(495) Kratkoročni koeficient družbe je leta 2021 znašal 0,89, leta 2022 se je zmanjšal na 0,75, v obdobju preiskave pa se je zmanjšal na 0,68. Kratkoročna sredstva družbe torej kljub oceni AAA, ki jo je prejela leta 2020, niso zadostovala za plačilo kratkoročnih obveznosti. To ne utemeljuje visoke bonitetne ocene, za katero bi moral koeficient družbe znašati najmanj 2.

(496) Komisija je ob upoštevanju kazalnika kratkoročne likvidnosti sklenila, da je imela zadevna družba kratkoročne likvidnostne težave, zaradi česar ima profil dolžnika z visokim tveganjem.

([176]) UL L 458, 22.12.2021, str. 344 (uvodna izjava 237) (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi z aluminijasto folijo), UL L 146, 9.6.2017, str. 17, uvodne izjave 152 do 244 (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi z vroče valjanimi ploščatimi izdelki), UL L 283, 12.11.2018, str. 1, uvodna izjava 236 (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s pnevmatikami), UL L 189, 15.6.2020, str. 33, uvodna izjava 300 (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken) in UL L 12, 19.1.2022, str. 75, uvodna izjava 294 (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s kabli iz optičnih vlaken).

(497) Komisija je oceno tveganja dolgoročne solventnosti utemeljila na deležu dolga. S tem kazalnikom se meri sposobnost družbe, da poravna svoje dolgoročne dolžniške obveznosti. Uporabljajo ga posojilodajalci in vlagatelji v obveznice pri ocenjevanju kreditne sposobnosti družbe.

(498) Z deležem dolga se meri znesek obveznosti, zlasti dolgoročni dolg. Družba je imela visoko razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom, ki je znašalo 0,78, kar kaže, da družba svojo dejavnost financira z zadolževanjem. Tudi razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom se je stalno povečevalo, in sicer z 0,67 leta 2021 na 0,78 v OP, kar kaže, da družba svojo dejavnost čedalje bolj financira predvsem z zadolževanjem. Čim višje je razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom, tem večje je finančno tveganje družbe, kar pomeni, da lahko težje odplačuje svoje obstoječe dolgove.

(499) Zato je Komisija ob upoštevanju vprašanj glede likvidnosti in solventnosti, opisanih v uvodnih izjavah 495 do 498, menila, da družba ni bila v stabilnem finančnem položaju in je imela visok profil tveganja za morebitne posojilodajalce in vlagatelje.

(500) Poleg tega je Komisija analizirala razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom posameznih družb z najvišjo stopnjo finančnih ugodnosti in ugotovila, da se je njihovo razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom v letu 2022 gibalo od 0,71 do 0,97.

(501) Komisija je ob upoštevanju navedenega in splošnega izkrivljanja kitajskih bonitetnih ocen iz oddelka 3.5.1.10 sklenila, da bonitetna ocena AAA, dodeljena skupini BYD, ni zanesljiva.

(502) Komisija je menila, da splošni finančni položaj skupine ustreza bonitetni oceni B, ki se ne šteje več za „naložbeni razred“.

(503) Komisija je na podlagi javno dostopnih podatkov družbe Bloomberg za določitev tržne obrestne mere kot referenčno vrednost uporabila premijo, pričakovano za obveznice, ki so jih izdala podjetja z bonitetno oceno B, ki jo je uporabila za referenčno obrestno mero posojil Ljudske banke Kitajske, po 20. avgustu 2019 pa za prednostno obrestno mero posojil, ki jo je objavilo nacionalno središče za medbančno financiranje ([177]).

(504) Navedeni pribitek se je določil z izračunom relativnega razmika med indeksi podjetniških obveznic z bonitetno oceno AA in podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA na podlagi podatkov družbe Bloomberg za industrijske segmente. Tako izračunani relativni razmik se je nato prištel referenčni obrestni meri posojil Ljudske banke Kitajske, po 20. avgustu 2019 pa k prednostni obrestni meri posojil, ki jo je nacionalno središče za medbančno financiranje objavilo na datum dodelitve posojila ([178]), in za tako dolgo obdobje, kot traja zadevno posojilo. To se je izvedlo za vsako posojilo, zagotovljeno skupini družb, posebej.

(505) Enake razmere v zvezi z izkrivljanjem trga in neobstojem veljavnih bonitetnih ocen veljajo za posojila, izražena v tujih valutah, ker tudi ta posojila dodeljujejo iste kitajske finančne institucije. Zato so se za določitev ustrezne referenčne vrednosti, kot je bilo že ugotovljeno, uporabile podjetniške obveznice z bonitetno oceno B, izražene v ustreznih valutah in izdane v obdobju preiskave.

(2) Skupina Geely

(506) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 452 do 459, kitajske finančne institucije, ki so zagotavljale posojila, niso predložile nobene ocene kreditne sposobnosti. Da bi Komisija lahko določila ugodnost, je morala oceniti, ali so bile obrestne mere za posojila, dodeljena skupini SAIC, na tržni ravni.

(507) Skupina Geely je bila glede na svoja finančna poročila v dobičkonosnem finančnem položaju s 3-odstotno stopnjo dobička. Vendar se je dobičkonosnost v primerjavi z letom 2021 zmanjšala. Njen koeficient donosnosti lastniškega kapitala, tj. zmožnost skupine, da lastniški kapital pretvori v neto dobiček, se je zmanjšal s 8 % leta 2021 na 5 % ob koncu obdobja preiskave.

(508) Skupina Geely je za financiranje svojih dejavnosti uporabljala kratkoročni in dolgoročni dolg. Komisija je ocenila stanje kratkoročne likvidnosti in dolgoročne solventnosti skupine.

([177]) Glej uvodno izjavo (453) zgoraj.

([178]) V primeru posojil s stalno obrestno mero. Za posojila s spremenljivo obrestno mero je bila uporabljena referenčna obrestna mera Ljudske banke Kitajske v OP.

(509) V zvezi s kratkoročno likvidnostjo je imela skupina v obdobju preiskave povprečni kratkoročni koeficient 1,03. Čeprav je kratkoročni koeficient nekoliko višji od 1, kratkoročna sredstva družbe zadostujejo le za poravnavo kratkoročnih obveznosti, kar ne zadostuje za utemeljitev visoke bonitetne ocene, za katero mora imeti družba koeficient najmanj 2. Pospešeni koeficient družbe je ob koncu OP znašal 0,79, leta 2022 je znašal 0,76, leta 2021 pa 0,79, pri čemer se za referenčnega šteje pospešeni koeficient najmanj 1. Dejansko se lahko zgodi, da družba, ki ima pospešeni koeficient nižji od 1, kratkoročno ne bo mogla poravnati svojih kratkoročnih obveznosti. Denarni koeficient družbe je v OP v povprečju znašal 0,4, zato družba ni imela na voljo dovolj denarnih sredstev za odplačilo kratkoročnega dolga. Komisija je ob upoštevanju kazalnikov kratkoročne likvidnosti sklenila, da je imela zadevna družba kratkoročne likvidnostne težave, zaradi česar ima profil dolžnika s tveganjem.

(510) V zvezi z dolgoročnim dolgom je imela skupina Geely visoko razmerje med dolgom in sredstvi, ki je znašalo 0,69, kar pomeni, da se 69 % sredstev družbe financira z zadolževanjem. Razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom je leta 2021 znašalo 2,1 leta 2022 je znašalo 2,11, ob koncu OP pa 2,22, kar kaže, da družba svojo dejavnost financira večinoma z zadolževanjem. Čim višje je razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom, tem večje je finančno tveganje družbe. Poleg tega je ena od družb skupine (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) v obdobju preiskave sklenila posel zamenjave terjatev v lastniške deleže z bankami v državni lasti, da bi izboljšala svojo strukturo dolga. V okviru tega dogovora je lahko družba del svojega dolga do bank v državni lasti pretvorila v delnice in tako zmanjšala obveznosti v svoji bilanci stanja.

(511) Poleg tega je Komisija ugotovila, da je skupina Geely najela posojila s posebnim namenom nadomestitve posojil. Kot je pojasnjeno v oddelku 3.5.2.1, se obstoj posojil revolving šteje za znak dodatnih tveganj v zvezi z likvidnostnimi težavami.

(512) Podobno je Komisija ugotovila, da je skupina Geely izdala obveznice zaradi prestrukturiranja dolga. Kot je pojasnjeno v oddelku (4), je Komisija v tem primeru menila, da je družba v slabšem finančnem položaju, kot je na prvi pogled razvidno iz računovodskih izkazov, ter da obstaja dodatno tveganje v zvezi z njihovim kratko- in dolgoročnim financiranjem.

(513) Komisija je ugotovila, da je kitajska bonitetna agencija skupini Geely dodelila bonitetno oceno AAA. Ob upoštevanju splošnega izkrivljanja kitajskih bonitetnih ocen iz oddelka 3.5.1.10 je Komisija sklenila, da ta bonitetna ocena ni zanesljiva.

(514) Komisija je menila, da splošni finančni položaj skupine ustreza bonitetni oceni B. Glede na opredelitve bonitetne ocene bonitetne agencije Standard & Poor's je dolžnik z bonitetno oceno B ranljivejši od dolžnika z bonitetno oceno BB, vendar je dolžnik zdaj še vedno sposoben izpolnjevati svoje finančne obveznosti. Vendar lahko negativni poslovni, finančni ali gospodarski pogoji oslabijo sposobnost ali pripravljenost dolžnika, da izpolni svoje finančne obveznosti. Ta referenčna vrednost se zato šteje za ustrezno za upoštevanje dodatnega tveganja, ki izhaja iz uporabe posojil revolving in obveznic, izdanih zaradi prestrukturiranja dolga.

(515) Premija, ki se pričakuje za obveznice, ki jih izdajo podjetja s to oceno B, se je nato uporabila za referenčno obrestno mero posojil Ljudske banke Kitajske, po 20. avgustu 2019 pa za prednostno obrestno mero posojil, ki jo je objavilo nacionalno središče za medbančno financiranje, da bi se določila tržna obrestna mera.

(516) Navedeni pribitek se je določil z izračunom relativnega razmika med indeksi podjetniških obveznic z bonitetno oceno AA in podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA na podlagi podatkov družbe Bloomberg za industrijske segmente. Tako izračunani relativni razmik se je nato prištel referenčni obrestni meri posojil Ljudske banke Kitajske, po 20. avgustu 2019 pa k prednostni obrestni meri posojil, kot jo je nacionalno središče za medbančno financiranje objavilo na datum dodelitve posojila, in za tako dolgo obdobje, kot traja zadevno posojilo. To se je izvedlo za vsako posojilo in finančni zakup, zagotovljena družbi.

(517) Enake razmere v zvezi z izkrivljanjem trga in neobstojem veljavnih bonitetnih ocen veljajo za posojila, izražena v tujih valutah v LRK, ker tudi ta posojila dodeljujejo iste kitajske finančne institucije. Zato so se za določitev ustrezne referenčne vrednosti, kot je bilo že ugotovljeno, uporabile podjetniške obveznice z bonitetno oceno B, izražene v ustreznih valutah in izdane v obdobju preiskave.

(3) Skupina SAIC

(518) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 452 do 459, kitajske finančne institucije, ki so zagotavljale posojila, niso predložile nobene ocene kreditne sposobnosti. Da bi Komisija lahko določila ugodnost, je morala oceniti, ali so bile obrestne mere za posojila, dodeljena skupini Geely, na tržni ravni.

(519) Družba SAIC Motor Corporation Limited je bila glede na svoje finančna poročila na konsolidirani ravni skupine v dobičkonosnem finančnem položaju s 4-odstotno stopnjo dobička. Vendar se je dobičkonosnost v primerjavi z letom 2021 zmanjšala. Njen koeficient donosnosti lastniškega kapitala, tj. zmožnost skupine, da lastniški kapital pretvori v neto dobiček, se je zmanjšal s 13 % leta 2021 na 8 % ob koncu leta 2022.

(520) Družba SAIC Motor Corporation Limited je za financiranje svojih dejavnosti uporabljala kratkoročni in dolgoročni dolg. Komisija je ocenila stanje kratkoročne likvidnosti in dolgoročne solventnosti skupine.

(521) V zvezi s kratkoročno likvidnostjo je imela skupina leta 2022 povprečni kratkoročni koeficient 1,07. Čeprav je kratkoročni koeficient nekoliko višji od 1, kratkoročna sredstva skupine zadostujejo le za poravnavo kratkoročnih obveznosti, kar ne zadostuje za utemeljitev visoke bonitetne ocene, za katero mora imeti družba koeficient najmanj 2. Pospešeni koeficient družbe je leta 2022 znašal 0,87, leta 2021 pa 0,97, pri čemer se za referenčnega šteje pospešeni koeficient najmanj 1. Dejansko se lahko zgodi, da družba, ki ima pospešeni koeficient nižji od 1, kratkoročno ne bo mogla poravnati svojih kratkoročnih obveznosti. Denarni koeficient skupine je leta 2022 v povprečju znašal 0,4, zato skupina ni imela na voljo dovolj denarnih sredstev za odplačilo kratkoročnega dolga. Komisija je ob upoštevanju kazalnikov kratkoročne likvidnosti sklenila, da je imela zadevna skupina kratkoročne likvidnostne težave, zato ima profil dolžnika s tveganjem.

(522) V zvezi z dolgoročnim dolgom je imela družba SAIC Corporation Limited na konsolidirani ravni visoko razmerje med dolgom in sredstvi, ki je znašalo 0,66, kar pomeni, da se 66 % sredstev skupine financira z zadolževanjem. Razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom je leta 2021 znašalo 1,79, leta 2022 pa 1,94, kar kaže, da družba svojo dejavnost financira večinoma z zadolževanjem. Čim višje je razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom, tem večje je finančno tveganje družbe. Poleg tega sta v obdobju 2009–2015 dva proizvajalca izvoznika iz skupine (SAIC Maxus Automotive Company Limited in Nanjing Automobile (Group) Corporation) sklenila štiri posle zamenjave terjatev v lastniške deleže z bankami v državni lasti, da bi izboljšala svojo strukturo dolga. V okviru tega dogovora sta lahko družbi del svojega dolga do bank v državni lasti pretvorili v delnice in tako zmanjšali obveznosti v svoji bilanci stanja. Poleg tega je imela družba SAIC Motor Corporation Limited leta 2017 ugodnost od kapitalske injekcije, ki je med drugim vključevala finančne institucije v državni lasti, kar je ponovno pozitivno vplivalo na strukturo dolga skupine. Čeprav se je to zgodilo pred obdobjem preiskave, je imelo trajen strukturni učinek na bilanco stanja.

(523) Poleg tega je Komisija ugotovila, da je skupina najela posojila s posebnim namenom, da bi nadomestila posojila. Kot je pojasnjeno v oddelku 3.4.2.1, se obstoj posojil revolving šteje za znak dodatnih tveganj v zvezi z likvidnostnimi težavami.

(524) Komisija je ugotovila, da je kitajska bonitetna agencija družbi SAIC Motor Corporation Limited dodelila bonitetno oceno AAA. Glede na splošno izkrivljanje kitajskih bonitetnih ocen iz oddelka 3.4.1.9 in finančni položaj skupine, kot je opisan zgoraj, je Komisija sklenila, da ta bonitetna ocena ni zanesljiva.

(525) Komisija je menila, da splošni finančni položaj skupine ustreza bonitetni oceni B. Glede na opredelitve bonitetne ocene bonitetne agencije Standard & Poor's je dolžnik z bonitetno oceno B ranljivejši od dolžnika z bonitetno oceno BB, vendar je dolžnik zdaj še vedno sposoben izpolnjevati svoje finančne obveznosti. Vendar lahko negativni poslovni, finančni ali gospodarski pogoji oslabijo sposobnost ali pripravljenost dolžnika, da izpolni svoje finančne obveznosti. Ta referenčna vrednost se zato šteje za ustrezno za upoštevanje dodatnega tveganja, ki izhaja iz uporabe posojil revolving in obveznic, izdanih zaradi prestrukturiranja dolga.

(526) Navedeni pribitek se je tako določil z izračunom relativnega razmika med indeksi podjetniških obveznic z bonitetno oceno AA in podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA na podlagi podatkov družbe Bloomberg za industrijske segmente. Tako izračunani relativni razmik se je nato prištel referenčni obrestni meri posojil Ljudske banke Kitajske, po 20. avgustu 2019 pa k prednostni obrestni meri posojil, kot jo je nacionalno središče za medbančno financiranje objavilo na datum dodelitve posojila, in za tako dolgo obdobje, kot traja zadevno posojilo. To se je izvedlo za vsako posojilo in finančni zakup, zagotovljena družbi.

(527) Enake razmere v zvezi z izkrivljanjem trga in neobstojem veljavnih bonitetnih ocen veljajo za posojila, izražena v tujih valutah v LRK, ker tudi ta posojila dodeljujejo iste kitajske finančne institucije. Zato so se za določitev ustrezne referenčne vrednosti, kot je bilo že ugotovljeno, uporabile podjetniške obveznice z bonitetno oceno B, izražene v ustreznih valutah in izdane v obdobju preiskave.

3.5.2.4. Sklep o preferenčnem financiranju: posojila

(528) Komisija je ugotovila, da so imele vse vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov v obdobju preiskave ugodnosti od preferenčnega financiranja na podlagi posojil. Zaradi obstoja finančnega prispevka, ugodnosti za proizvajalce izvoznike in specifičnosti je Komisija preferenčno financiranje prek posojil štela za subvencijo, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(529) Stopnje subvencij, določene v zvezi s preferenčnim financiranjem prek posojil v obdobju preiskave za vzorčene skupine družb:

Preferenčno financiranje: posojila

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	0,16 %
Skupina Geely	0,81 %
Skupina SAIC	1,38 %

3.5.3. *Preferenčno financiranje: druge vrste financiranja*

3.5.3.1. Kreditne linije

(a) Splošno

(530) Namen kreditne linije je določiti omejitev najemanja posojil, v okviru katere lahko družba kadar koli uporabi posojila za financiranje svojega tekočega poslovanja, s čimer financiranje obratnega kapitala postane prilagodljivo in je na voljo takoj, ko ga družba potrebuje. Sporazumi o kreditnih linijah, odobreni vzorčenim skupinam, se nanašajo na različne oblike financiranja, ki so na voljo družbam, ki podpišejo take sporazume, in zajemajo vse vrste kratkoročnega financiranja, kot so kratkoročna posojila, bančni menični akcepti, akreditivi itd. Poleg tega v skladu s finančno literaturo v večini primerov v tržnih gospodarstvih prevladujejo kreditne linije. Predstavljajo na primer več kot 80 % bančnega financiranja, zagotovljenega javnim podjetjem v ZDA ([179]). Poleg tega v Kanadi, kjer so bančni menični akcepti neposredna in brezpogojna obveznost banke akceptantke (kot v primeru Kitajske), banke običajno sprejemajo le črpanja bančnih meničnih akceptov od poslovnih posojilojemalcev, ki imajo pri tej banki uveljavljeno kreditno linijo ([180]). Zato je Komisija menila, da bi moralo biti načeloma vse kratkoročno financiranje vzorčenih družb, kot so kratkoročna posojila, bančni menični akcepti itd., zajeto z instrumentom kreditne linije.

([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) Ugotovitve preiskave

(531) Komisija je ugotovila, da so kitajske finančne institucije vsaki vzorčeni skupini zagotovile kreditne linije v zvezi z zagotavljanjem financiranja. Te kreditne linije so vključevale okvirne sporazume, v skladu s katerimi je banka vzorčenim družbam dovolila, da uporabljajo različne dolžniške instrumente, kot so posojila za obratni kapital, bančni menični akcepti in druge oblike financiranja trgovanja, do določenega najvišjega zneska.

(532) Kot je navedeno v uvodni izjavi 530 zgoraj, bi moralo biti vse kratkoročno financiranje zajeto s kreditno linijo. Zato je Komisija znesek kreditnih linij, ki so jih imele sodelujoče družbe na voljo v obdobju preiskave, primerjala z zneskom kratkoročnega financiranja, ki so ga te družbe porabile v istem obdobju, da bi ugotovila, ali je bilo vse kratkoročno financiranje zajeto s kreditno linijo. Če je znesek kratkoročnega financiranja presegel omejitev kreditne linije, je Komisija znesek obstoječe kreditne linije zvišala za znesek nad omejitvijo kreditne linije, ki so ga proizvajalci izvozniki dejansko porabili.

(533) V normalnih tržnih razmerah bi bile kreditne linije predmet tako imenovane pogodbene provizije ali provizije za prevzete obveznosti za kritje stroškov in tveganj banke ob odprtju kreditne linije ter provizije za podaljšanje, ki se na letni osnovi zaračunava za podaljšanje veljavnosti kreditnih linij ([181]). Te provizije krijejo upravne stroške, kot so stroški obdelave vloge in izvajanja varnostnih pregledov, pa tudi stroške, ki izhajajo iz bonitetnih zahtev, ki veljajo za bank, saj kapital, odobren v okviru kreditne linije, zmanjšuje kapitalske količnike banke, ki jih mora ohraniti za zaščito pred sistemskimi tveganji. Vendar je Komisija ugotovila, da so imele vse vzorčene skupine družb ugodnosti od kreditnih linij, ki so bile zagotovljene brezplačno. Zato je bila skupinam družb v preiskavi zagotovljena ugodnost v smislu člena 6, točka (d), osnovne uredbe.

(c) Specifičnost

(534) Kot je navedeno v uvodni izjavi 210, finančne institucije v skladu s sklepom št. 40 zagotavljajo kreditno podporo spodbujanim industrijam.

(535) Komisija je menila, da bi bilo treba kreditne linije, ker so neločljivo povezane z vsemi vrstami kratkoročnega financiranja, ki se zagotavlja vzorčenim družbam, šteti za obliko preferenčne finančne podpore finančnih institucij spodbujanim industrijam, kot je sektor akumulatorskih električnih vozil. Kot je navedeno v oddelku 3.1, je sektor akumulatorskih električnih vozil med spodbujanimi industrijami in je zato upravičen do vse možne finančne podpore.

(d) Izračun zneska subvencije

(536) V skladu s členom 6, točka (d)(ii), osnovne uredbe je Komisija štela, da je dodeljena ugodnost za prejemnike razlika med zneskom, ki so ga plačali kot provizijo za odprtje ali podaljšanje kreditnih linij s strani kitajskih finančnih institucij, in zneskom, ki bi ga plačali za primerljivo poslovno kreditno linijo, pridobljeno po neizkrivljeni tržni ceni.

(537) Nobena od vzorčenih družb ni plačala pristojbine za svojo kreditno linijo. Podobno Komisija v prejšnjih preiskavah ni ugotovila provizij za kreditne linije v državi. Nasprotno, edini primer, v katerem je vzorčeni proizvajalec izvoznik plačal provizijo za kreditno linijo, se je nanašal na družbo, ki je pridobila kreditne linije od dveh bank s sedežem v finančni jurisdikciji, ki ni LRK, in sta bili zato zavezani plačilu provizij, kar je običajna praksa na svetovnih finančnih trgih ([182]). Zdi se, da javno dostopne informacije kažejo, da se v nekaterih primerih družbam na Kitajskem zaračunavajo provizije za kreditne linije ([183]), vendar višine teh provizij ni bilo mogoče najti. Zato Komisija ni imela druge izbire, kot da poišče ustrezno referenčno provizijo zunaj Kitajske. Stopnji za pogodbeno provizijo in provizijo za podaljšanje sta bili določeni pri 1,75 % oziroma 1,25 % s sklicevanjem na javno dostopne podatke ([184]).

([181]) Glej na primer: 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]) Glej zadevo v zvezi s pnevmatikami, uvodna izjava 297.

([183]) Glej primer Banke Kitajske: Kreditna linija 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/, obiskano 29. aprila 2024.

(538) Načeloma se pogodbena provizija in provizija za podaljšanje veljavnosti plačata ob odprtju nove kreditne linije na podlagi pavšalnega zneska oziroma ob podaljšanju veljavnosti obstoječe kreditne linije. Vendar je Komisija za namene izračuna upoštevala kreditne linije, ki so bile odprte ali podaljšane pred obdobjem preiskave, vendar so bile vzorčenim skupinam na voljo v obdobju preiskave, in tudi kreditne linije, ki so bile odprte v obdobju preiskave.

3.5.3.2. Bančni menični akcept

(a) Splošno

(539) Bančni menični akcepti so finančni produkti, katerih namen je s širitvijo oblik posojil razviti aktivnejši domači denarni trg. So oblika kratkoročnega financiranja, ki lahko „zmanjša stroške financiranja in poveča učinkovitost kapitala“ izdajatelja menice ([185]). Poleg tega, kot je Ljudska banka Kitajske navedla na svojem spletnem mestu, „se lahko z bančnim meničnim akceptom zagotovi sklenitev in izvajanje pogodbe med kupcem in prodajalcem ter spodbuja obračanje kapitala prek posojil Banke Kitajske“ ([186]). Poleg tega banka DBS na svojem spletnem mestu oglašuje bančne menične akcepte kot sredstvo za „izboljšanje obratnega kapitala z odložitvijo plačil“ ([187]). Splošni pogoji za izdajo in uporabo bančnih meničnih akceptov so določeni v zakonu Ljudske republike Kitajske o prenosljivih dolžniških vrednostnih papirjih ([188]).

(540) Komisija je že v prejšnjih preiskavah ugotovila, da se bančni menični akcepti večinoma uporabljajo kot plačilno sredstvo v trgovinskih transakcijah kot nadomestek za nakazilo, s čimer spodbujajo obračanje denarja in obratni kapital izdajatelja menice ([189]).

(541) Dejansko se lahko bančni menični akcepti uporabljajo samo za poravnavo pravih trgovinskih poslov, izdajatelj menice pa mora predložiti zadostne dokaze v zvezi s tem, na primer kupoprodajno pogodbo, račun in dobavnico. Bančni menični akcepti se lahko v prodajnih pogodbah uporabljajo kot standardna plačilna sredstva skupaj z drugimi sredstvi, na primer položnico ali nakaznico.

(542) Bančni menični akcept izda vlagatelj (izdajatelj menice, ki je tudi kupec v osnovnem trgovinskem poslu), sprejme pa ga banka. Banka se s sprejetjem bančnega akcepta strinja, da bo prejemniku plačila/imetniku na določen datum (datum zapadlosti) brezpogojno plačala znesek denarja, naveden v akceptu.

(543) Pogodbe o bančnih meničnih akceptih na splošno vsebujejo seznam poslov, pokritih z zneskom bančnega akcepta, ter navedbo roka plačila obveznosti do dobavitelja in datuma zapadlosti bančnega meničnega akcepta.

(544) Komisija je ugotovila tudi, da se bančni menični akcepti na Kitajskem izdajajo v okviru pogodbe o bančnem meničnem akceptu, v kateri so navedeni identiteta banke, dobaviteljev in kupca, obveznosti banke in kupca ter vrednost na dobavitelja, rok plačila, dogovorjen z dobaviteljem, in datum zapadlosti bančnega meničnega akcepta.

(545) Komisija je ugotovila tudi, da so bančni menični akcepti v sporazumih o kreditnih linijah običajno navedeni kot instrumenti, ki se lahko uporabljajo v okviru omejitve finančnih sredstev skupaj z drugimi kratkoročnimi finančnimi instrumenti, kot so posojila za obratni kapital.

(546) Glede na pogoje, ki jih določi posamezna banka, se lahko od izdajatelja menice zahteva, da nakaže manjši polog na namenski račun, sprejme zavezo in plača akceptno provizijo. Izdajatelj menice mora celotni znesek bančnega meničnega akcepta na namenski račun vsekakor prenesti najpozneje na datum zapadlosti bančnega meničnega akcepta.

([185]) Glej spletno mesto Kitajske ljudske banke: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Prav tam.
([187]) Glej spletno mesto banke DBS: 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]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodne izjave 359 do 370, zadevo v zvezi z aluminijasto folijo, uvodne izjave 334 do 356, in zadevo v zvezi s kabli iz optičnih vlaken, uvodne izjave 358 do 370.

(547) Ko banka sprejme bančni menični akcept, ga izdajatelj menice indosira in kot plačilo računa prenese prejemniku plačila, ki je tudi dobavitelj v osnovnem trgovinskem poslu. Posledično se plačilna obveznost kupca (izdajatelja menice) do dobavitelja (prejemnika plačila) prekliče. Nastane nova plačilna obveznost kupca do banke akceptantke v istem znesku (izdajatelj menice mora ta znesek banki plačati v gotovini pred zapadlostjo bančnega meničnega akcepta). To je med preveritvenim obiskom v prejšnji preiskavi ([190]) potrdila tudi kitajska vlada, in sicer je navedla, da ko družba dobavitelju plača z bančnim meničnim akceptom, nima več obveznosti do dobavitelja, ampak do banke, ker bo moral tisti, ki je zahteval izdajo bančnega meničnega akcepta, banki na datum zapadlosti plačati celotni znesek. Z izdajo bančnih meničnih akceptov se torej obveznost izdajatelja menice do njegovega dobavitelja nadomesti z obveznostjo do banke.

(548) Zapadlost bančnih meničnih akceptov se razlikuje glede na pogoje, ki jih določi posamezna banka, obdobje zapadlosti pa lahko traja do enega leta.

(549) Prejemnik plačila (ali imetnik) bančnega meničnega akcepta ima pred zapadlostjo tri možnosti:

— lahko počaka do zapadlosti, da mu banka akceptantka v gotovini plača celotni znesek, enak nominalni vrednosti bančnega akcepta,

— bančni menični akcept lahko indosira, tj. lahko ga uporabi kot plačilno sredstvo za svoje obveznosti do drugih oseb,

— bančni menični akcept lahko predloži banki akceptantki ali drugi banki v diskontiranje in pridobi denarne prejemke proti plačilu diskontne stopnje.

(550) Datum izdaje bančnega meničnega akcepta na splošno ustreza roku plačila, dogovorjenemu z dobaviteljem, vendar je lahko tudi datum pred rokom plačila ali po njem. V preiskavi je bilo v zvezi z vzorčenimi družbami ugotovljeno, da se je datum izdaje na splošno ujemal z datumom roka plačila, dogovorjenega z dobaviteljem, ali je bil pred tem datumom, v nekaterih primerih pa celo po njem. Komisija je ugotovila, da je bil rok zapadlosti bančnih meničnih akceptov vzorčenih družb večinoma en mesec do dvanajst mesecev po datumu zapadlosti računa.

(551) Kar zadeva računovodsko obravnavo bančnih meničnih akceptov, so ti v računovodskih izkazih izdajateljev, tj. vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, izkazani kot obveznosti do banke. Kreditni bonitetni center Ljudske banke Kitajske (v nadaljnjem besedilu: CRCP) bančne menične akcepte priznava kot „neporavnani kredit“, ki ga zagotovijo banke, na isti ravni kot posojila, akreditive ali financiranje trgovine. Opozoriti je treba tudi, da se center CRCP napaja iz finančnih institucij, ki dajejo različne vrste posojil, in da so te finančne institucije zato bančne menične akcepte izkazale kot obveznosti do njih. Poleg tega pogodbe o bančnih meničnih akceptih, zbrane med preiskavo, določajo, da banka ob nepopolnem kupčevem plačilu na datum zapadlosti bančnih meničnih akceptov neplačani znesek obravnava kot zapadlo posojilo pri banki.

(552) Z denarnega vidika se zato s tem instrumentom izdajatelju menice dejansko odobri odložitev roka plačila, ker se dejansko gotovinsko plačilo zneska transakcije izvede ob zapadlosti bančnega meničnega akcepta in ne v trenutku, ko bi moral izdajatelj menice plačati svojemu dobavitelju. Brez takega finančnega instrumenta bi moral izdajatelj menice uporabiti svoj obratni kapital, kar pomeni stroške, ali pri banki najeti kratkoročno posojilo za obratni kapital, da bi plačal svojim dobaviteljem, kar prav tako pomeni stroške. Izdajatelj menice s plačilom z bančnimi meničnimi akcepti dobavljeno blago ali zagotovljene storitve dejansko uporablja en mesec do enega leta, vendar ne da bi plačal gotovinski predujem in kril kakršne koli stroške.

(553) Komisija je ugotovila, da nekatera vzorčena podjetja skoraj niso imela posojil, kar kaže na uporabo bančnih meničnih akceptov kot nadomestila za kratkoročna posojila. Vendar so bančni menični akcepti, ki so jih te družbe izdale v obdobju preiskave, predstavljali znaten del njihovih obveznosti. Dve družbi v skupini SAIC na primer skoraj nista imeli posojil, vendar so neporavnani bančni menični akcepti ob koncu obdobja preiskave predstavljali približno 20 % njunih kratkoročnih obveznosti.

([190]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodna izjava 381.

(554) V normalnih tržnih razmerah ([191]) bi bančni menični akcepti kot finančni instrument pomenili stroške financiranja za izdajatelja menice. Preiskava je pokazala, da so vse vzorčene družbe, ki so v obdobju preiskave uporabljale bančne menične akcepte, plačale samo akceptno provizijo za storitev, ki jo je opravila banka, pri čemer je ta provizija na splošno znašala 0,05 % nominalne vrednosti bančnega akcepta ([192]). Vendar nobena od vzorčenih družb ni krila stroškov za financiranje z bančnimi meničnimi akcepti, s katerimi je bilo odloženo gotovinsko plačilo za dobavo blaga in zagotovitev storitev. Zato je Komisija menila, da so imele preiskovane družbe ugodnosti od financiranja v obliki bančnih meničnih akceptov, za katere niso krile nobenih stroškov.

(555) Ob upoštevanju navedenega je Komisija sklenila, da je sistem bančnih meničnih akceptov, ki ga je vzpostavila LRK, vsem vzorčenim proizvajalcem izvoznikom zagotovil brezplačno financiranje tekočega poslovanja, s čimer jim je zagotovil ugodnost, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, kot je opisano v uvodnih izjavah 562 do 566, v skladu s členom 3(1), točka (a)(i), in členom 3(2) osnovne uredbe.

(556) To je v skladu s prejšnjimi preiskavami, v katerih je Komisija ugotovila ([193]), da imajo bančni menični akcepti dejansko enak namen in učinke kot kratkoročna posojila za obratni kapital, saj jih družbe uporabljajo za financiranje svojega tekočega poslovanja, namesto da bi uporabljale kratkoročna posojila za obratni kapital, zaradi česar bi morale kriti stroške, enake tistim za kratkoročno financiranje obratnega kapitala.

(557) Med preiskavo je skupina BYD pojasnila, da je imela za nekatere bančne menične akcepte vzpostavljen sistem izravnave bančnih meničnih akceptov pri različnih bankah. Komisija je menila, da dogovor o izravnavi ne spremeni dejstva, da je bil izdan bančni menični akcept, in je glede na dokaze iz uvodnih izjav 539 do 556 pri izračunu ugodnosti za skupino BYD upoštevala izravnane bančne menične akcepte.

(b) Specifičnost

(558) V zvezi s specifičnostjo sklep št. 40 določa, da finančne institucije spodbujanim industrijam zagotavljajo kreditno podporo, kot je navedeno v uvodni izjavi 534.

(559) Komisija je menila, da so bančni menični akcepti druga oblika preferenčne finančne podpore, ki jo finančne institucije zagotavljajo spodbujanim industrijam, kot je sektor akumulatorskih električnih vozil. Kot je navedeno v oddelku 3.1, je sektor akumulatorskih električnih vozil dejansko med spodbujanimi industrijami in je zato upravičen do vse možne finančne podpore. Ker so bančni menični akcepti, podobno kot kreditne linije, neločljivo povezani z drugimi vrstami preferenčnih posojilnih instrumentov, kot so posojila, in ker so del kreditne podpore, ki se zagotavlja zlasti spodbujanim industrijam, se analiza javnega organa in analiza specifičnosti, kot sta za posojila predstavljeni v oddelkih 3.4.1.1 do 3.4.1.5 ter v oddelku 3.4.2.2, enakovredno uporabljata.

(560) Poleg tega je komisija CBIRC leta 2020 izdala obvestilo, v katerem je navedla, da lahko bančne finančne institucije, da bi okrepile kreditno podporo za podjetja nižje v verigi v ključnih podjetjih, zagotovijo kreditno podporo podjetjem nižje v verigi za pridobitev blaga in plačilo blaga z odprtjem bančnih meničnih akceptov, domačimi akreditivi, predhodnim financiranjem itd. ([194]) Zato so bančni menični akcepti kot oblika financiranja del sistema preferenčne finančne podpore, ki ga finančne institucije izvajajo za spodbujane industrije, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil.

(561) Predložen ni bil noben dokaz, da lahko vsako podjetje v LRK (razen podjetja v spodbujanih industrijah) izkoristi bančne menične akcepte pod enakimi preferenčnimi pogoji.

([191]) Glej na primer primer Kanade: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) V skladu s stopnjo, določeno v upravnih ukrepih za plačilo in poravnavo 393/1997, ki jih je izdala Ljudska banka Kitajske.

([193]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodna izjava 385, zadevo v zvezi z aluminijasto folijo, uvodna izjava 353, in zadevo v zvezi s kabli iz optičnih vlaken, uvodna izjava 373.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn)

(c) Izračun zneska subvencije

(562) Komisija je pri izračunu zneska subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, ocenila ugodnost za prejemnike v obdobju preiskave.

(563) Kot je navedeno v uvodni izjavi 531, je Komisija ugotovila, da so vzorčeni proizvajalci izvozniki za izpolnitev svojih potreb po kratkoročnem financiranju uporabljali bančne menične akcepte, ne da bi plačali nadomestilo.

(564) Zato je sklenila, da bi morali izdajatelji bančnih meničnih akceptov plačati nadomestilo za obdobje financiranja. Komisija je menila, da se je obdobje financiranja začelo na datum izdaje bančnega meničnega akcepta in končalo na datum zapadlosti bančnega meničnega akcepta. V zvezi z bančnimi meničnimi akcepti, izdanimi pred obdobjem preiskave, in bančnimi meničnimi akcepti z datumom zapadlosti po koncu obdobja preiskave je Komisija izračunala ugodnost samo za obdobje financiranja, ki ga je zajemalo obdobje preiskave.

(565) Ker so bančni menični akcepti oblika kratkoročnega financiranja in imajo dejansko enak namen kot kratkoročna posojila za obratni kapital, je Komisija v skladu s členom 6, točka (b), osnovne uredbe štela, da je ugodnost, ki je bila tako dodeljena prejemnikom, razlika med zneskom, ki ga je družba dejansko plačala kot nadomestilo za financiranje z bančnimi meničnimi akcepti, in zneskom, ki bi ga morala plačati ob uporabi obrestne mere za kratkoročno financiranje.

(566) Komisija je določila ugodnost, ki izhaja iz neplačila stroškov kratkoročnega financiranja. Komisija je menila, da bi bilo treba za bančne menične akcepte kriti enake stroške kot pri kratkoročnem financiranju s posojili, kot je ugotovila v prejšnjih preiskavah ([195]). Zato je uporabila enako metodologijo kot za kratkoročno financiranje s posojili v RMB, opisano v oddelku 3.5.2.3.

3.5.3.3. Diskontirani računi

(a) Splošno

(567) V preiskavi je bilo ugotovljeno, da so kitajske finančne institucije diskontirale terjatve do skupine BYD v zameno za gotovino.

(568) S tem postopkom so finančni posredniki vnaprej plačali zneske terjatev pred njihovo zapadlostjo. Družbe so s prenosom pravic do prihodnjih terjatev na finančne institucije po odbitku provizij in veljavnih diskontnih stopenj predčasno prejele sredstva. Veljavna diskontna stopnja bi morala posebej nadomestiti tveganje neplačila, na katerega močno vpliva bonitetna ocena zadnjega subjekta, odgovornega za izpolnitev plačilne obveznosti.

(569) Kot je bilo ugotovljeno v prejšnjih preiskavah ([196]), bi bilo treba v normalnih tržnih razmerah kot nadomestilo za stroške in tveganja banke plačati veljavno diskontno stopnjo. Kot je pojasnjeno v oddelkih 3.5.1 in 3.5.2, posojila, ki so jih zagotavljale kitajske finančne institucije, kažejo znatno poseganje države, ki vpliva zlasti na bonitetno oceno proizvajalcev izvoznikov, in ne izražajo obrestnih mer, ki bi bile običajne na delujočem trgu.

(570) Tako dodeljena ugodnost za prejemnike bi bila razlika med diskontno stopnjo, ki so jo uporabljale kitajske finančne institucije, in diskontno stopnjo, ki se uporablja za primerljive posle na trgu, na primer za posojilo.

(b) Specifičnost

(571) V zvezi s specifičnostjo sklep št. 40 določa, da finančne institucije spodbujanim industrijam zagotavljajo kreditno podporo, kot je navedeno v uvodni izjavi 210.

([195]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodna izjava 399, in zadevo v zvezi z aluminijasto folijo, uvodna izjava 356.
([196]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodne izjave 413 do 419.

(572) Kot je bilo ugotovljeno v prejšnjih preiskavah ([197]), je Komisija menila, da so diskontirani računi druga oblika preferenčne finančne podpore, ki jo finančne institucije zagotavljajo spodbujanim industrijam, kot je sektor akumulatorskih električnih vozil. Kot je navedeno v oddelku 3.1, je sektor akumulatorskih električnih vozil dejansko med spodbujanimi industrijami in je zato upravičen do vse možne finančne podpore. Diskontirani računi so kot oblika financiranja del sistema preferenčne finančne podpore, ki jo finančne institucije zagotavljajo spodbujanim industrijam, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil.

(573) Predložen ni bil noben dokaz, da lahko vsako podjetje v LRK (razen podjetja v spodbujanih industrijah) izkoristi diskontirane račune pod enakimi preferenčnimi pogoji.

(c) Izračun zneska subvencije

(574) Kot je navedeno v uvodni izjavi 567, je Komisija ugotovila, da je en vzorčeni proizvajalec izvoznik za izpolnitev svojih potreb po kratkoročnem financiranju uporabljal diskontirane račune.

(575) Ker so diskontirani računi oblika kratkoročnega financiranja in imajo dejansko enak namen kot kratkoročna posojila za obratni kapital, je Komisija v skladu s členom 6, točka (b), osnovne uredbe štela, da je ugodnost, ki je bila tako dodeljena prejemnikom, razlika med dejansko plačano diskontno stopnjo in zneskom, ki bi ga bilo treba plačati ob uporabi obrestne mere za kratkoročno financiranje.

(576) Komisija je določila ugodnost, ki izhaja iz neplačila stroškov kratkoročnega financiranja. Menila je, da bi bilo treba za diskontirane račune kriti enake stroške kot pri kratkoročnem financiranju s posojili. Zato je uporabila enako metodologijo kot za kratkoročno financiranje s posojili v RMB, opisano v oddelku 3.5.2.3.

3.5.3.4. Podpora kapitalskim naložbam

3.5.3.4.1. *Zamenjava terjatev v lastniške deleže*

(a) Splošno

(577) Komisija je ugotovila, da je ena od družb skupine Geely, tj. družba Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: NHBGAP), v obdobju preiskave izvedla zamenjavo terjatev v lastniške deleže za družbo CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd., ki je odvisna družba Industrijske in poslovne banke Kitajske. Družba CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd. je investicijski sklad, ki pripada banki v državni lasti, velja za javni organ in/ali ji je bilo dano pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, kot je navedeno v oddelku 3.5.1.1.

(578) V spisu ni informacij o pogojih, v skladu s katerimi je bila v obdobju preiskave izvedena taka zamenjava terjatev v lastniške deleže.

(579) Komisija je menila, da banka v normalnih tržnih razmerah ne bi pretvorila terjatev v lastniške deleže brez dodatnega nadomestila. Menila je, da je lastniški kapital veliko bolj špekulativen finančni instrument kot dolg, saj ni gotovo, da bo banka izterjala prvotno kapitalsko naložbo. Poleg tega lastniški kapital v nasprotju z obrestno mero, povezano s posojilom, ne zagotavlja nujno donosnosti naložb. Povečano tveganje družbe CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd. zaradi te zamenjave terjatev v lastniške deleže je podprto z dokazi o šibkem finančnem položaju skupine Geely, kot je opisano v uvodnih izjavah 507 do 514. Poleg tega je družba NHBGAP v obdobju od leta 2021 do obdobja preiskave znatno razširila svoje poslovanje, pri čemer se je povečala za skoraj desetkrat. Zato je verjetno, da je družba potrebovala dodatno likvidnost za podporo tej rasti, ki je bila zagotovljena s sprostitvijo sredstev, ki so bila prej vezana z dolgoročnimi dolžniškimi dogovori, kar je bilo koristno za družbo NHBGAP.

([197]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodne izjave 413 do 419.

(580) Komisija je ob upoštevanju zgornjih premislekov sklenila, da je bila z zamenjavo terjatev v lastniške deleže družbi NHBGAP v obdobju preiskave zagotovljena ugodnost in da so ji to ugodnost javni organi ali subjekti, ki jim je država drugače dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, da bi se dosegli cilji industrijske politike.

(b) Specifičnost

(581) Komisija je menila, da je preferenčno financiranje prek zamenjave terjatev v lastniške deleže specifično v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, ker so vlagatelji subjekti, ki delujejo v skladu s smernicami državnih politik, v katerih je industrija akumulatorskih električnih vozil uvrščena med spodbujane industrije. Razpoložljive informacije vsekakor kažejo dodelitev te ad hoc subvencije družbi Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd., zaradi česar je subvencija specifična za podjetje.

(c) Izračun *ugodnosti*

(582) V spisu ni bilo dokazov, na podlagi katerih bi Komisija ocenila, ali so banke prejele nekakšno nadomestilo za velika tveganja, ki so jih prevzele, ali pa so bila ta velika tveganja upoštevana pri izvedenih naložbah. Vendar vsi elementi, pojasnjeni v uvodni izjavi 579, kažejo specifičen gospodarski položaj družbe NHBGAP in to, da je bila ta transakcija namenjena doseganju industrijskih ciljev, kar podpira sklep, da navedena transakcija ni imela tržne logike, ki bi upoštevala z njo povezana velika dejanska tveganja, kot sta verjetna potreba po likvidnosti za financiranje rasti družbe in šibek finančni položaj skupine Geely na splošno, kot je pojasnjeno v oddelku 3.5.2.3.

(583) Zato je Komisija transakcijo štela za enakovredno odpisu dolga in jo obravnavala kot financiranje z brezobrestnimi posojili. Zato se je odločila, da bo za posojila uporabila metodologijo izračunavanja, opisano v oddelku 3.4.2. To pomeni, da se za referenčne obrestne mere, ki jih objavi Ljudska banka Kitajske, uporabi relativni razmik med podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno AA v ZDA in veljavnimi podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA z enakim trajanjem za določitev tržne obrestne mere za posojila, ki se nato primerja z dejansko obrestno mero, ki jo plača družba, da se določi ugodnost.

3.5.3.4.2. *Kapitalske injekcije*

(a) *Skupina* Geely

(1) *Splošno*

(584) Komisija je ugotovila, da sta dve družbi skupine Geely, tj. družba Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: ZGA) in družba NHBGAP, v obdobju preiskave prejeli sredstva, ki so jih s posebnimi oblikami kapitalskih injekcij zagotovili subjekti v državni lasti, tj. družbe Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership in BOC Financial Asset Investments Co., Ltd.

(585) Ta sredstva so bila prenesena v obliki povečanj kapitala, s katerimi pa vlagatelji niso samodejno pridobili polnih pravic delničarjev. Vlagatelji kljub prenosu sredstev niso dobili popolnega dostopa do pravic do udeležbe v družbi niti niso v zameno prejeli plačila obresti.

(586) Kot je bilo ugotovljeno v prejšnjih preiskavah ([198]), bi v normalnih tržnih razmerah družba kot nadomestilo za uporabo sredstev prenesla določen lastniški delež kmalu po prejemu sredstev ali pa bi sredstva evidentirala kot dolg. Vendar je v tem primeru ta oblika financiranja dejansko bliže tradicionalnemu brezobrestnemu delničarskemu posojilu za daljše obdobje kot kapitalskemu instrumentu.

(587) Glede na zgornje premisleke je Komisija sklenila, da sta imeli ti povezani družbi v obdobju preiskave ugodnost od dostopa do znatnih zneskov financiranja, za katere nista krili nobenih stroškov prek družb, ki delujejo kot mehanizem financiranja. Ker vlagatelji za to posebno obliko zadevnih kapitalskih injekcij niso pridobili pravic delničarjev, je Komisija menila, da so imele te kapitalske injekcije podoben učinek kot brezobrestno posojilo.

([198]) Glej zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodne izjave 430 do 432.

(588) Komisija je na podlagi javno dostopnih informacij, kot so letna poročila ali informacije iz poslovnih imenikov, s spletnih mest vlagateljev ali iz javno dostopnih podatkovnih zbirk, ugotovila, da so bili vlagatelji, ki so skupini Geely zagotavljali sredstva, delno ali v celoti v lasti države.

(589) V zvezi z družbo Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership je Komisija ugotovila, da je bilo na koncu več kot 63 % delnic v lasti lokalne vlade in podjetij v državni lasti. Natančneje, 99,9 % delnic je v lasti družbe Dexiang Automobile Industry, ki je v 53,72-odstotni lasti družbe Xi'an Xiangji Automobile Partnership, ki pa je povezana z družbo KINGFAR Group (družba Xi'an JINGFAR Economic Development Group), ki je družba v državni lasti upravnega odbora gospodarskega in tehnološkega razvojnega območja Xi'an, v katerem ima lokalna vlada končno pristojnost odločanja in nadzor nad družbo, vključno z imenovanjem vodstva, odločanjem o strateškem razvoju in naložbenem načrtu ter nadzorom nad njenimi glavnimi odločitvami o financiranju. Družba Xi'an Kingfar prejema stalno državno podporo v obliki kapitalskih/premoženjskih injekcij in finančnih subvencij za podporo svojim poslovnim dejavnostim ([199]). Družba Dexiang Automobile Industry je tudi v 10,6-odstotni lasti družbe Yuanxiang Automobile Company Ltd., ki je prav tako v lasti zgoraj navedene družbe v državni lasti (družba Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Podobno je Komisija ugotovila, da je družba Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, ki je instrument za tvegani kapital vlade osrednje province Hubei ([200]), družba v državni lasti. Glede na spletno mesto sklada je sklad Yangtze River Industrial Fund naveden med najpomembnejšimi kitajskimi vladnimi usmerjevalnimi skladi vsaj od leta 2017. Sklad se osredotoča na nacionalno strategijo in izgradnjo sodobnih industrijskih grozdov v provinci Hubei, razvija pa se okrog nastajajočih strateških industrij, kot so (med drugim) industrija novih virov energije in pametnih povezanih vozil, kar je jasen dokaz povezave med upravljanjem sklada in izvajanjem velikih industrijskih projektov kitajske vlade v provinci Hubei. Med industrijskimi projekti sta na spletnem mestu sklada navedena Lotus Global Smart Factory Project in Geely Intelligent Network Headquarters Project ([201]).

(591) Kitajska vlada je s temi skladi neposredno prenesla sredstva skupini Geely. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 582, je Komisija ugotovila, da njihovo poslovanje ni sledilo izključno tržni logiki in ni upoštevalo dejanskih tržnih tveganj, povezanih s preiskovanimi posli. Namesto tega navedeni vlagatelji ob upoštevanju vladnih politik za spodbujanje določenih industrij, navedenih v oddelku 3.1, niso ravnali tako, kot bi to storil običajni udeleženec na trgu, ko bi finančno podpiral skupino Geely.

(592) Komisija je nadalje ugotovila obstoj formalnih indicev nadzora države nad navedenimi vlagatelji. Ker ni bilo informacij, ki bi dokazovale nasprotno, je Komisija na podlagi sklepov iz oddelkov 3.5.1.5 do 3.5.1.8 zlasti menila, da vodstvene delavce in nadzornike v družbah v državni lasti, ki imajo v lasti zadevne subjekte, imenuje država, ki ji tudi odgovarjajo.

(593) Poleg tega je Komisija menila, da je ta kapitalska injekcija druga oblika preferenčne finančne podpore za spodbujane industrije. Kot je navedeno v oddelku 3.1, sektor akumulatorskih električnih vozil spada v kategorijo spodbujanih in strateških industrij, zaradi česar je upravičen do vse razpoložljive finančne podpore. Poleg tega memorandum o zadostnosti dokazov ([202]) zagotavlja obsežne informacije o usmerjevalnih skladih, ki so bili ustanovljeni za naložbe v sektorje z visoko rastjo na Kitajskem, vključno s sektorjem akumulatorskih električnih vozil. Kitajska vlada prek teh usmerjevalnih skladov neposredno ali posredno prenaša sredstva na kitajskemu sektorju akumulatorskih električnih vozil prek delniških skladov v državni lasti ali skladov, ki jih podpira država.

([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]) Glej memorandum o zadostnosti dokazov, oddelek 3.3.3: *Kapitalske naložbe, ki jih financira država ali jih kako drugače spodbuja vlada*.

(594) Podobno je bilo ugotovljeno, da je družba BOC Financial Asset Investments Co., Ltd. odvisna družba v popolni lasti Banke Kitajske. V zvezi s finančnimi institucijami, ki so sodelovale pri kapitalski injekciji, je Komisija v oddelku 3.4.1.7 že ugotovila, da so vse kitajske finančne institucije v državni lasti, ki so zadevnim trem vzorčenim skupinam sodelujočih proizvajalcev izvoznikov zagotavljale financiranje, javni organi v smislu člena 2, točka (b), v povezavi s členom 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe. Alternativno bi lahko kitajska vlada tako kot družbi Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership in Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership tudi družbo BOC Financial assets Investments Co., Ltd. štela za mehanizem financiranja v smislu člena 3(1), točka (a)(iv).

(595) Poleg tega je Komisija ugotovila, da tudi če se za subjekte pod državnim nadzorom in finančne institucije ne bi štelo, da so javni organi, bi se v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe iz enakih razlogov, kot so navedeni v uvodni izjavi 269, kljub temu štelo, da jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, ki so običajno v pristojnosti vlade. Njihovo ravnanje bi se zato v vsakem primeru pripisalo kitajski vladi.

(2) *Specifičnost*

(596) Komisija je menila, da je preferenčno financiranje z lastniškim kapitalom specifično v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, ker so vlagatelji subjekti, ki delujejo v skladu s smernicami državnih politik, v katerih je industrija akumulatorskih električnih vozil uvrščena med spodbujane industrije. Razpoložljive informacije vsekakor nakazujejo, da je bila ta ad hoc subvencija dodeljena skupini Geely, zaradi česar je subvencija specifična za podjetje.

(3) *Izračun ugodnosti*

(597) Komisija je menila, da je imela skupina Geely ugodnost od znatnega financiranja z lastniškim kapitalom, kar je imelo podoben učinek kot financiranje z brezobrestnimi posojili. Zato se je odločila, da bo za posojila uporabila metodologijo izračunavanja, opisano v oddelku 3.5.2. To pomeni, da se za referenčne obrestne mere, ki jih objavi Ljudska banka Kitajske, uporabi relativni razmik med podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno AA v ZDA in veljavnimi podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA z enakim trajanjem za določitev tržne obrestne mere za posojila, ki se nato primerja z dejansko obrestno mero, ki jo plača družba, da se določi ugodnost.

(b) Skupina SAIC

(598) Družba SAIC Motor Group Corp. je poleg neposrednih posojil in drugih oblik preferenčnega financiranja imela ugodnosti tudi od sredstev, ki so jih zagotovile njena matična družba in finančne institucije v državni lasti, in sicer s kapitalsko injekcijo za podporo projektom v zvezi z akumulatorskimi električnimi vozili, projektom IT v zvezi z avtomobilskim financiranjem, projektom v zvezi s poslovnimi modeli za pametne množične prilagoditve ter v prihodnost usmerjeni tehnologiji in internetom vozil.

(1) *Ugotovitve preiskave*

(599) Komisija je na podlagi javno dostopnih informacij ugotovila, da je imela družba SAIC Motor Corporation Limited leta 2017 ugodnosti od kapitalske injekcije v višini 15 milijard RMB, ki so jo zagotovili njena matična družba, zaposleni in šest finančnih institucij ([203]). Čeprav je družba SAIC Motor Corporation Limited družba, ki kotira na borzi, so bila sredstva za to kapitalsko injekcijo zbrana z nejavnim ponujanjem, ki ga je odobrila kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje in pri katerem so lahko sodelovali samo matična družba, zaposleni in izbrane finančne institucije.

(600) Kot je navedeno v uvodni izjavi 318, več družb skupine SAIC ni predložilo izpolnjenih vprašalnikov. Skupina Shanghai Automotive Industry Group, matična družba družbe SAIC Motor Corporation Limited, je ena od družb skupine, ki niso sodelovale. Poleg tega kitajska vlada ni predložila potrebnih informacij v zvezi s finančnimi institucijami, kot je navedeno v oddelku zgoraj. Zato je morala Komisija pri preučitvi te transakcije uporabiti razpoložljiva dejstva.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) V zvezi s finančnimi institucijami, ki so sodelovale pri kapitalski injekciji, je Komisija v oddelku 3.5.1.8 že ugotovila, da so vse kitajske finančne institucije v državni lasti, ki so zadevnim trem vzorčenim skupinam sodelujočih proizvajalcev izvoznikov zagotavljale financiranje, javni organi v smislu člena 2, točka (b), v povezavi s členom 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe.

(602) Poleg tega je Komisija na podlagi istih informacij ugotovila, da tudi če se za finančne institucije v državni lasti ne bi štelo, da so javni organi, bi se v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe iz enakih razlogov, kot so navedeni v oddelku 3.5.1.9, kljub temu štelo, da jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, ki so običajno v pristojnosti vlade.

(603) Poleg dokazov iz prejšnjih oddelkov je treba opozoriti tudi, da si kitajska vlada v skladu z usmerjevalnimi mnenji o oblikovanju zelenega finančnega sistema prizadeva „dejavno podpreti poučena zelena podjetja pri pridobivanju financiranja s prvimi javnimi ponujanji in sekundarnimi ponujanji, jim dejavno pomagati pri njihovih prizadevanjih za prva javna ponujanja ter zelenim podjetjem, ki kotirajo na borzi, pomagati pri izdaji dodatnih delnic s sekundarnimi ponudbami v skladu s pravnimi postopki“ ([204]). Zadnja točka povsem ustreza obravnavanim razmeram.

(604) V zvezi s skupino Shanghai Automotive Industry je lahko Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila družba SAIC Motor Corporation Limited, ugotovila, da je ta družba v celoti v lasti komisije za nadzor in upravljanje premoženja v državni lasti (v nadaljnjem besedilu: komisija SASAC). Vendar Komisija ni našla javno dostopnih računovodskih izkazov ali drugih pomembnih javnih informacij, ki bi bile na voljo o tej družbi. Komisija tudi ni našla naložb matične družbe v nobeno drugo družbo skupine SAIC. Poleg tega, čeprav imata skupina Shanghai Automotive Industry in družba SAIC Motor Corporation Limited različni registrski številki podjetja, so se vsi rezultati javno dostopnih informacij o matični družbi sistematično nanašali na njeno edino odvisno družbo, tj. družbo SAIC Motor Corporation Limited. Nazadnje je Komisija ugotovila, da je več članov upravnega odbora družbe SAIC Motor Corporation Limited opravljalo podobne funkcije tudi v upravnem odboru skupine Shanghai Automotive Industry. Ker ni bilo dodatnih informacij, je upravičeno domnevati, da je skupina Shanghai Automotive Industry navidezna družba, ki ne posluje. Ker ni bilo mogoče najti dokazov o operativnih dejavnostih na ravni te skupine, za katere bi bilo potrebno znatno financiranje, in ker je edina znana naložba skupine družba SAIC Motor Corporation Limited, je edini možen tok sredstev od njenega edinega lastnika, tj. komisije SASAC, k subjektu, ki kotira na borzi, tj. družbi SAIC Motor Corporation Limited. Transakcijo bi bilo zato treba šteti za enakovredno neposrednemu denarnemu vložku kitajske vlade v družbo SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Ugodnost*

(605) Komisija je nato analizirala, ali je bila s finančnim prispevkom kitajske vlade prek komisije SASAC in več finančnih institucij skupini SAIC zagotovljena ugodnost. Zaradi nesodelovanja skupine SAIC in kitajske vlade je morala Komisija oblikovati ugotovitve na podlagi razpoložljivih dejstev v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

(606) Glede na navedene dokaze sta mandat in cilj komisije SASAC in finančnih institucij izvajanje vladnih politik in načrtov, med drugim z zagotavljanjem finančne podpore in financiranja spodbujanim sektorjem, med katerimi je tudi sektor akumulatorskih električnih vozil.

(607) Komisija je na podlagi dokazov iz spisa in v skladu s členom 28 osnovne uredbe sklenila, da finančni prispevek, ki so ga zagotovile komisija SASAC in različne finančne institucije, pomeni ugodnost v smislu člena 3(2) osnovne uredbe za skupino SAIC, in sicer v smislu, da ji takega financiranja ni bilo treba pridobiti iz drugih virov in plačati ustrezne tržne obrestne mere za tako financiranje.

(3) *Specifičnost*

(608) V zvezi s specifičnostjo sklep št. 40 določa, da finančne institucije spodbujanim industrijam zagotavljajo kreditno podporo, kot je navedeno v uvodni izjavi 210.

([204]) Usmerjevalna mnenja o oblikovanju zelenega finančnega sistema, ki jih je izdala kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje, št. 228 [2016].

(609) Komisija je menila, da je ta kapitalska injekcija druga oblika preferenčne finančne podpore spodbujanim industrijam, kot je sektor akumulatorskih električnih vozil. Kot je navedeno v oddelku 3.1, je sektor akumulatorskih električnih vozil dejansko med spodbujanimi in strateškimi industrijami in je zato upravičen do vse možne finančne podpore. Kapitalske injekcije so kot oblika financiranja del sistema preferenčne finančne podpore za spodbujane industrije, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil ([205]).

(4) *Izračun zneska subvencije*

(610) Ker skupina SAIC ni poročala o tej kapitalski injekciji, je morala Komisija znesek subvencije, ki so ga s finančnim prispevkom v obliki kapitalske injekcije dodelile komisija SASAC in različne finančne institucije, določiti na podlagi razpoložljivih dejstev v skladu s členom 28 osnovne uredbe. Zaradi nesodelovanja Komisija tega povečanja kapitala ni mogla povezati s posebnimi sredstvi in amortizirati kapitalske injekcije v obdobju, ki ustreza amortizaciji zadevnih sredstev. Zato je Komisija tako kapitalsko injekcijo štela za enakovredno posojilu. Brez tega povečanja kapitala bi morala družba dejansko zagotoviti enakovreden znesek financiranja na finančnem trgu. Tako je bila ugodnost izračunana po enaki metodi, kot je opisana v oddelku 3.5.2.3.

3.5.4. *Obveznice*

(611) Vse vzorčene skupine so imele ugodnosti od preferenčnega financiranja v obliki obveznic.

3.5.4.1. Pravna podlaga in regulativni okvir

— Zakon o vrednostnih papirjih Ljudske republike Kitajske (različica iz leta 2014) (v nadaljnjem besedilu: zakon o vrednostnih papirjih) ([206]),

— upravni ukrepi za izdajanje podjetniških obveznic in trgovanje z njimi, odlok kitajske nadzorne komisije za vrednostne papirje št. 113, 15. januar 2015,

— predpisi o upravljanju podjetniških obveznic, ki jih je 18. januarja 2011 izdal državni svet,

— ukrepi za upravljanje dolžniških finančnih instrumentov nefinančnih podjetij na medbančnem trgu obveznic, ki jih izdaja Ljudska banka Kitajske, odlok Ljudske banke Kitajske [2008] št. 12, 9. april 2008,

— usmerjevalna mnenja o oblikovanju zelenega finančnega sistema, ki jih je izdala kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje, št. 228 [2016],

— obvestilo o izdaji kataloga potrjenih projektov zelenih obveznic (izdaja iz leta 2021), ki so ga izdale Ljudska banka Kitajske, komisija za nacionalni razvoj in reforme ter kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje, št. 96 [2021], ki je začelo veljati 1. julija 2021,

— program zelene finančne ocene za bančne finančne institucije, ki ga je izdala Ljudska banka Kitajske in je začel veljati 1. julija 2021,

— orodje monetarne politike za podporo projektom za zmanjšanje emisij ogljika, ki ga je izdala Ljudska banka Kitajske, 8. november 2021,

— smernice o okoljskem razkritju za finančne institucije, ki jih je izdala Ljudska banka Kitajske, 22. julij 2021,

— orodje za okoljsko lastniško financiranje, ki ga je izdala Ljudska banka Kitajske, 22. julij 2021,

— pojasnjevalni mehanizmi v zvezi z obveznicami za ogljično nevtralnost, ki jih je izdalo nacionalno združenje institucionalnih vlagateljev na finančnem trgu (NAFMII), 18. marec 2022,

— poslovne smernice v zvezi z zelenimi dolžniškimi finančnimi instrumenti za nefinančna podjetja, ki jih je izdalo nacionalno združenje institucionalnih vlagateljev na finančnem trgu,

([205]) Glej memorandum o zadostnosti dokazov, oddelek 3.3.3: *Kapitalske naložbe, ki jih financira država ali jih kako drugače spodbuja vlada*.
([206]) Nazadnje spremenjen 28. decembra 2019 s predsedniškim odlokom št. 37, ki je začel veljati 1. marca 2020.

— smernice za izdajanje zelenih obveznic, ki jih je izdala nacionalna komisija za razvoj in reforme.

(612) V skladu z regulativnim okvirom obveznic na Kitajskem ni mogoče prosto izdajati ali z njimi prosto trgovati. Izdajo vsake obveznice morajo odobriti različni vladni organi, kot je Ljudska banka Kitajske, nacionalna komisija za razvoj in reforme ali kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje, odvisno od vrste obveznice in vrste izdajatelja. Poleg tega v skladu s predpisi o upravljanju podjetniških obveznic obstajajo letne kvote za izdajanje podjetniških obveznic.

(613) Nadalje, v skladu s členom 16 zakona o vrednostnih papirjih, ki je veljal v OP, bi morale biti za javno ponujanje podjetniških obveznic izpolnjene naslednje zahteve: „namen uporabe prihodkov je v skladu z industrijskimi politikami države […]“ in „prihodki iz javnega ponujanja podjetniških obveznic se uporabijo samo za odobrene namene“. V členu 12 predpisov o upravljanju podjetniških obveznic je ponovno poudarjeno, da mora biti namen pridobljenih sredstev skladen z industrijskimi politikami države. Izdajanje obveznic pod takimi pogoji je usmerjeno v spodbujano industrijo, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil, in je skladno s prakso finančnih institucij, da podpirajo take industrije ([207]).

(614) V skladu s členom 16(5) zakona o vrednostnih papirjih „kuponska obrestna mera podjetniških obveznic ne presega kuponske obrestne mere, ki jo določi državni svet“. Poleg tega člen 18 predpisov o upravljanju podjetniških obveznic, določa, da „obrestna mera, ponujena za katero koli podjetniško obveznico, ne presega 40 % prevladujoče obrestne mere, ki jo banke plačujejo posameznikom za vezane hranilne vloge z enako zapadlostjo“.

(615) Nadalje, člen 18 upravnih ukrepov za izdajanje podjetniških obveznic in trgovanje z njimi določa, da se lahko samo nekatere obveznice, ki izpolnjujejo stroga merila kakovosti, kot je bonitetna ocena AAA, javno izdajo javnim vlagateljem ali pa se javno izdajo poučenim vlagateljem samo po lastni presoji izdajatelja. Podjetniške obveznice, ki ne izpolnjujejo teh standardov, se lahko javno izdajajo samo poučenim vlagateljem. Iz tega sledi, da se večina podjetniških obveznic izdaja poučenim vlagateljem, ki jih je odobrila Ljudska banka Kitajske in ki so kitajski institucionalni vlagatelji.

(616) Poleg splošno znanih obveznic so bili ugotovljeni tudi tako imenovani „zeleni“ dolžniški instrumenti, specifični za to preiskavo. V skladu z obvestilom o izdaji kataloga potrjenih projektov zelenih obveznic se „zelene obveznice nanašajo na tržljive vrednostne papirje, ki zbrana sredstva uporabljajo posebej za podporo zelenim industrijam, zelenim projektom ali zelenim gospodarskim dejavnostim, ki izpolnjujejo določene pogoje, in se izdajo v skladu s pravnimi postopki […], med drugim vključno z zelenimi obveznicami, zelenimi podjetniškimi obveznicami, zelenimi obveznicami za kratkoročno financiranje, zelenimi dolžniškimi finančnimi instrumenti in zelenimi vrednostnimi papirji, kritimi s premoženjem“. Te dolžniške instrumente lahko torej izdajo le družbe, ki delujejo v nekaterih industrijskih dejavnostih in so navedene v katalogu zelenih industrijskih dejavnosti. Ena od teh dejavnosti je proizvodnja in prodaja vozil na pogon z novimi viri energije ter njihovih ključnih sestavnih delov.

(617) Zeleni dolžniški instrumenti družbam omogočajo, da zbirajo sredstva po preferenčnih obrestnih merah. V skladu s programom zelene finančne ocene za bančne finančne institucije Ljudske banke Kitajske morajo kitajske banke vpisati take zelene dolžniške instrumente, da bi dosegle določen prag v svoje osnovno finančno premoženje, kar bo prispevalo k pozitivni oceni njihove uspešnosti, ki jo opravi bančni regulativni organ. Poleg tega morajo finančne institucije v skladu z orodjem monetarne politike za podporo projektom za zmanjšanje emisij ogljika, ki ga je izdala Ljudska banka Kitajske, družbam zagotoviti financiranje za podporo zelenim industrijskim dejavnostim v navedenem katalogu po preferenčnih obrestnih merah, ki so blizu ravni prednostne obrestne mere posojil države. V zameno Ljudska banka Kitajske bankam predlaga preferenčne obrestne mere refinanciranja za izplačana zelena sredstva ([208]).

(618) Čeprav je bil pravni in regulativni okvir tega alternativnega vira sredstev jasno opredeljen, kitajska vlada ni želela zagotoviti nobenih informacij v zvezi s tem. Ugotovitve so tako temeljile na razpoložljivih dejstvih v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

([207]) Glej zadevo v zvezi s kabli iz optičnih vlaken, uvodni izjavi 400 in 401.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Proizvajalci akumulatorskih električnih vozil so uporabljali dve vrsti zelenih dolžniških instrumentov, tj. zelene obveznice in zelene vrednostne papirje, krite s premoženjem (ABS). Vrednostni papirji, kriti s premoženjem, so v bistvu zelene obveznice, krite s premoženjem. Vključujejo preoblikovana posojila za avtomobilsko industrijo, zagotovljena posameznikom in lizinškim družbam kot zavarovanje dolžniškega instrumenta, kritega s premoženjem in izdanega na trgu obveznic, za katerega velja določena obrestna mera. Ta sistem proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil omogoča, da vmesne terjatve iz naslova posojil za avtomobile nadomestijo z likvidnostnimi sredstvi, ki so takoj na voljo, in tako vnaprej financirajo svoje posojilne dejavnosti na podlagi velike ugodnosti, saj so obrestne mere, plačane za vrednostne papirje, krite s premoženjem, precej nižje od obrestnih mer, ki se zaračunavajo njihovim strankam za posojila za avtomobile.

(620) Poleg tega je industrija akumulatorskih električnih vozil kot spodbujana industrija na podlagi kataloga smernic za prestrukturiranje industrije v skladu s sklepom št. 40 upravičena do kreditne podpore finančnih institucij. Dejstvo, da je obrestna mera obveznic, ki so jih izdale vzorčene družbe, nizka, tj. obrestna mera je blizu ravni prednostne obrestne mere posojil ali nižja od nje, močno nakazuje, da morajo finančne institucije, ki so glavni vlagatelji v te obveznice, tem družbam zagotavljati „kreditno podporo“ ter pri sprejemanju odločitev o naložbah ali financiranju poleg komercialnih premislekov upoštevati tudi druge, kot so cilji državne politike. Vlagatelj, ki deluje v tržnih razmerah, bi bil dejansko bolj občutljiv na finančno donosnost naložbe in najverjetneje ne bi vlagal v podjetniške obveznice z zelo nizkimi obrestnimi merami. To velja zlasti za finančne institucije, saj je donos teh obveznic blizu ali nižji od stopnje, po kateri lahko same pridobijo sredstva od drugih finančnih institucij. Poleg tega sklepi Komisije o finančnem položaju vseh treh skupin proizvajalcev izvoznikov iz oddelka 3.5.2.3 v zvezi z njihovimi profili likvidnosti in solventnosti kažejo, da vlagatelji, ki delujejo v tržnih razmerah, ne bi vlagali v finančne instrumente, kot so obveznice teh skupin, ki ponujajo majhen finančni donos, medtem ko je pri izdajatelju prisotno visoko likvidnostno in solventnostno tveganje. Zato bi po mnenju Komisije takšno naložbo izvedli le vlagatelji, ki jih ne usmerja finančna donosnost naložbe, ampak drugi motivi, kot je izpolnjevanje pravne obveznosti zagotavljanja financiranja družbam v spodbujanih industrijah.

3.5.4.2. Finančne institucije, ki delujejo kot javni organi

(621) Po podatkih dokumenta družbe Bloomberg China bond market insight 2022 obveznice, ki kotirajo na medbančnem trgu obveznic, predstavljajo 88 % skupnega obsega trgovanja z obveznicami ([209]). Glede na isto študijo je večina vlagateljev institucionalnih vlagateljev, vključno s finančnimi institucijami. Komercialne banke predstavljajo 57 % vlagateljev, banke, ki izvajajo državno politiko, pa 3 % ([210]). Zato so vlagatelji, ki kupujejo obveznice, večinoma kitajske banke, vključno z bankami v državni lasti.

(622) Na podlagi navedenega je Komisija menila, da obstajajo številni dokazi, ki potrjujejo, da so vlagatelji v podjetniške obveznice, ki so jih izdale vzorčene družbe, predvsem finančne institucije, ki imajo pravno obveznost zagotavljati kreditno podporo proizvajalcem akumulatorskih električnih vozile.

(623) Kot je opisano v uvodni izjavi 612, mora biti v skladu s členom 16 zakona o vrednostnih papirjih in členom 12 predpisov o upravljanju podjetniških obveznic javno ponujanje podjetniških obveznic skladno z industrijsko politiko države. To pomeni, da se obveznice lahko izdajajo samo za namene, ki so v skladu s cilji načrtovanja kitajske vlade v zvezi s spodbujanimi industrijami, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 619. Institucionalni vlagatelji, ki so – kot je navedeno v uvodni izjavi 620 – v veliki meri poslovne banke in banke, ki izvajajo državno politiko, morajo upoštevati usmeritve politike iz sklepa št. 40, ki v povezavi s katalogom smernic za prestrukturiranje industrije določa posebno obravnavo nekaterih projektov v določenih spodbujanih industrijah, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil. Zaradi ugodne obravnave vseh vzorčenih skupin je bila sprejeta odločitev za naložbe v, izdane z obrestno mero, ki ne odraža tržnih meril.

(624) Kot je opisano v oddelku 3.5.1.1, je za finančne institucije značilna močna prisotnost države in kitajska vlada lahko pomembno vpliva nanje. Splošni pravni okvir, v katerem delujejo te finančne institucije, se uporablja tudi za obveznice. Poleg tega obstaja dodaten podroben regulativni okvir za zelene obveznice.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, str. 15.
([210]) Prav tam, str. 33.

(625) Komisija je v oddelku 3.5.1.1 ugotovila, da so finančne institucije v državni lasti javni organi v smislu člena 2, točka (b), v povezavi s členom 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe in da se vsekakor štejejo za organe, ki jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, ki so običajno v pristojnosti vlade, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe. V oddelku 3.5.1.9 je Komisija ugotovila, da so zaupanja in ukazov vlade deležne tudi zasebne finančne institucije.

(626) Komisija je zahtevala tudi konkretne dokaze o izvajanju smiselnega nadzora na podlagi konkretnih izdaj podjetniških obveznic. Zato je preučila splošno pravno okolje, kot je opisano v uvodnih izjavah 611 do 619, in konkretne ugotovitve preiskave.

(627) Komisija je ugotovila, da so bile obveznice izdane z obrestno mero, nižjo od obrestne mere, ki bi jo bila treba pričakovati glede na finančni položaj in kreditno tveganje družb, in tudi nižjo od netvegane referenčne mere, ki jo je objavilo nacionalno središče za medbančno financiranje, kot je navedeno v uvodni izjavi 632 v nadaljevanju.

(628) V praksi na obrestne mere obveznic podobno kot pri posojilih vpliva bonitetna ocena. Kot je Komisija ugotovila v uvodni izjavi 481, je lokalni trg bonitetnega ocenjevanja izkrivljen, bonitetne ocene pa niso zanesljive.

(629) Glede na zgornje premisleke je Komisija sklenila, da so kitajske finančne institucije sledile navodilom politike, določenim v sklepu št. 40 in zadevnim smernicam v zvezi z zelenimi obveznicami, in sicer z zagotavljanjem preferenčnega financiranja družbam, ki se nanašajo na spodbujano industrijo, in so tako delovale bodisi kot javni organi v smislu člena 2, točka (b), osnovne uredbe bodisi kot organi, ki jim je dala pooblastilo ali navodilo za upravljanje funkcij, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe.

(630) Finančne institucije so z organizacijo izdaje obveznic z obrestno mero, nižjo od tržne, ki ustreza dejanskemu profilu tveganja izdajatelja, kot je ugotovljeno v oddelku 3.5.2.3, in s sprejetjem naložbe v take obveznice zagotovile ugodnost vzorčenim proizvajalcem.

3.5.4.3. Specifičnost

(631) Komisija je menila, da je preferenčno financiranje z obveznicami specifično v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj obveznic ni mogoče izdajati brez odobritve vladnih organov, zakon o vrednostnih papirjih pa določa, da mora biti izdajanje obveznic skladno z industrijskimi politikami države. Kot je že navedeno v uvodnih izjavah 439 in 619, se industrija akumulatorskih električnih vozil v katalogu smernic za prestrukturiranje industrije šteje za spodbujano industrijo.

(632) Poleg tega lahko zlasti zelene obveznice izdajo le družbe, ki delujejo v nekaterih industrijskih dejavnostih in so navedene v katalogu zelenih industrijskih dejavnosti.

3.5.4.4. Izračun zneska subvencije

(633) Ker so obveznice v bistvu še ena oblika dolžniškega instrumenta, ki je načeloma podoben posojilom, in ker metodologija izračunavanja za posojila že temelji na košarici obveznic, se je Komisija odločila, da bo za posojila uporabila metodologijo izračunavanja, opisano v oddelku 3.5.2.3. To pomeni, da se za prednostno obrestno mero posojil Ljudske banke Kitajske uporabi relativni razmik med podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno AA v ZDA in podjetniškimi obveznicami z bonitetno oceno B v ZDA z enakim trajanjem za določitev tržne obrestne mere za obveznice, ki se nato primerja z dejansko obrestno mero, ki jo plača družba, da se določi ugodnost.

(634) Kot je navedeno v uvodni izjavi 378, je bilo ugotovljeno, da je vsaj ena družba skupine Geely v OP izdala vrednostne papirje, krite s premoženjem, za katere skupina ni predložila nobenih informacij. Za to družbo je izračun zneska subvencije temeljil na javno dostopnih informacijah, in sicer informacijah, izdanih vlagateljem na borzah, in ugodnostih, ugotovljenih pri drugi sodelujoči vzorčeni skupini.

(635) Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 329, več povezanih družb v skupini SAIC ni predložilo izpolnjenega vprašalnika. To je veljalo zlasti za več družb v skupini, specializiranih za dejavnosti financiranja. Za te družbe je bil znesek subvencije izračunan na podlagi informacij v zvezi z zneski, začetnimi in končnimi datumi ter obrestnimi merami obveznic iz javno dostopnih računovodskih izkazov ali iz informacij, izdanih vlagateljem na borzah.

3.5.4.5. Sklep o preferenčnem financiranju: druge vrste financiranja

(636) Komisija je ugotovila, da so imele vse vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov ugodnosti od preferenčnega financiranja v obliki kreditnih linij, bančnih meničnih akceptov in zamenljivih obveznic. Zaradi obstoja finančnega prispevka, ugodnosti za proizvajalce izvoznike in specifičnosti je Komisija te vrste preferenčnega financiranja štela za subvencijo, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(637) Stopnja subvencije, določena v zvezi z zgoraj navedenim preferenčnim financiranjem v obdobju preiskave za vzorčene skupine družb:

Preferenčno financiranje: druge vrste financiranja

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	3,60 %
Skupina Geely	3,30 %
Skupina SAIC	8,27 %

3.6. **Programi nepovratnih sredstev**

(638) Komisija je ugotovila, da so vse tri vzorčene skupine družb imele ugodnosti od različnih programov nepovratnih sredstev.

3.6.1. *Neposredna nepovratna denarna sredstva*

(639) Le ena od vzorčenih skupin izvoznikov, tj. skupina BYD, je predložila osnovne informacije za nepovratna sredstva, ki jih je prejela v obdobju preiskave. Drugi dve vzorčeni skupini izvoznikov nista predložili pravne podlage za prejeta nepovratna sredstva, zato je izračun zneska subvencije, povezanega z neposrednimi nepovratnimi denarnimi sredstvi, dodeljenimi tema skupinama izvoznikov, temeljil na razpoložljivih dejstvih v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

(640) Nepovratna sredstva, ki jih je prejela skupina BYD, so se nanašala na tehnologijo, inovacije in razvoj, nakup osnovnih sredstev, industrijsko podporo in spodbujanje ter denarne nagrade za delo, obdavčitev in različne druge namene.

(a) Pravna podlaga

(641) Skupini BYD so nepovratna sredstva dodelili nacionalni, pokrajinski, mestni ali okrajni vladni organi, pri čemer se zdi, da so specifična za skupino ali specifična v smislu geografske lokacije ali vrste industrije. Raven pravnih podrobnosti za določeni zakon, v skladu s katerim so bile te ugodnosti dodeljene, če je pravna podlaga zanje sploh obstajala, ni bila razkrita. Vendar je bila Komisiji za vsa nepovratna sredstva predložena kopija dokumenta (imenovanega „obvestilo“), ki ga je ob dodelitvi nepovratnih sredstev izdal vladni organ.

(b) Ugotovitve

(642) Glede na visok znesek nepovratnih sredstev, ki ga je Komisija odkrila v finančnih poročilih skupine BYD, je v tej uredbi predstavljen le povzetek ključnih ugotovitev. Dokaz o obstoju številnih nepovratnih sredstev in dejstvo, da so bila dodeljena na različnih ravneh kitajske vlade, sta bila skupini BYD razkrita v posebnem razkritju zanjo.

(643) V zvezi z drugima dvema vzorčenima skupinama izvoznikov je Komisija ugotovila, da sta v izpolnjenih vprašalnikih navedli le skupni znesek prejetih nepovratnih sredstev, pri čemer sta razlikovali med nepovratnimi sredstvi, povezanimi z dohodki, in nepovratnimi sredstvi, povezanimi s sredstvi, ter nista želeli predložiti podrobnejše razčlenitve in pravne podlage za različna prejeta nepovratna sredstva.

(644) Komisija je ugotovila, da so dejansko med instrumenti, s katerimi kitajska vlada usmerja razvoj sektorja akumulatorskih električnih vozil, tudi neposredne državne subvencije. Te subvencije so bile potrjene v javno dostopnih letnih poročilih vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in med preverjanji na kraju samem, pri čemer so se v finančnih poročilih proizvajalcev izvoznikov upoštevale kot drugi prihodki ali odloženi prihodki.

(c) Sklep

(645) Ta nepovratna sredstva so pomenila subvencije v smislu člena 3(1), točka (a)(i), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj je kitajska vlada na vzorčene skupine družb prenesla sredstva v obliki nepovratnih sredstev, s čimer jim je bila dodeljena ugodnost.

(646) Večina teh sredstev je bila v računovodskih izkazih vzorčenih skupin izvoznikov knjižena kot državne subvencije. Podrobne informacije o teh nepovratnih sredstvih, ki jih je predložila skupina BYD, je Komisija štela za pozitiven dokaz o subvenciji, s katero je bila zagotovljena ugodnost.

(647) Komisija je ocenila vsa nepovratna sredstva, ki jih je prejela skupina BYD, in ugotovila, da niso bila vsa specifična za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil. Ker se zdi, da so bila nepovratna sredstva, povezana s tehnologijo, inovacijami in razvojem, nakupom osnovnih sredstev ter industrijsko podporo in spodbujanjem, glede na dokumente, ki jih je predložila skupina BYD, omejena na nekatere družbe, nekatere industrije, kot je industrija akumulatorskih električnih vozil, ali posebne projekte v določenih regijah, so bila tudi specifična v smislu člena 4(2), točka (a), in člena 4(3) osnovne uredbe.

(648) Poleg tega glede na to, da pogoji za upravičenost in dejanska merila za izbor podjetij, upravičenih do ugodnosti, niso pregledni in objektivni ter se ne uporabljajo samodejno, ta nepovratna sredstva niso izpolnjevala zahtev za nespecifičnost iz člena 4(2), točka (b), osnovne uredbe.

(649) Ker drugi dve vzorčeni skupini izvoznikov nista predložili nobenih podrobnih informacij v zvezi z nepovratnimi sredstvi, ki sta jih prejeli, je Komisija svoje ugotovitve oblikovala na podlagi člena 28 osnovne uredbe in sklenila, da so bila vsa nepovratna sredstva, ki sta jih ti skupini prejeli, specifična za proizvodnjo zadevnega izdelka in povezana z njo.

(d) Izračun zneska subvencije

(650) Ugodnost se je izračunala kot znesek, prejet v obdobju preiskave ali dodeljen za obdobje preiskave, ki se je amortiziral v dobi koristnosti osnovnega sredstva, s katerim so bila povezana nepovratna sredstva, prejeta pred obdobjem preiskave.

(651) Stopnje subvencij, določene v zvezi z vsemi nepovratnimi sredstvi v obdobju preiskave za vzorčene proizvajalce izvoznike:

Nepovratna sredstva

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	0,61 %
Skupina Geely	2,31 %
Skupina SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politika davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije*

(652) V preiskavi je bilo ugotovljeno, da je kitajska vlada na centralni in podcentralni ravni na proizvajalce akumulatorskih električnih vozil prenesla sredstva v obliki gotovinskih izplačil na enoto akumulatorskih električnih vozil, prodanih na Kitajskem, kar je pomenilo neposredno ugodnost za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil. To pomeni neposreden prenos sredstev na proizvajalce akumulatorskih električnih vozil na podlagi njihove prodaje na Kitajskem.

(653) Shema se uporablja za vozila na pogon z novimi viri energije, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, ki se prodajajo na domačem trgu. Znesek gotovinskih izplačil je določen na ravni centralne vlade ter se razlikuje glede na obdobje, v katerem je bila izvedena prodaja, in vrsto vozil na pogon z novimi viri energije (na primer akumulatorska električna vozila ali priključni hibridi).

(654) Program je omejen na prodajo modelov vozil na pogon z novimi viri energije, navedenih v katalogu, ki ga je objavila kitajska vlada. Da bi proizvajalci akumulatorskih električnih vozil prejeli izplačila, morajo vsako leto predložiti celovito likvidacijsko poročilo skupaj s podrobnimi informacijami o svoji prodaji v prejšnjem letu. To vključuje prodajne račune, tehnične specifikacije izdelkov in podatke o registraciji vozila. Po predložitvi pristojni organi na različnih ravneh države preverijo predložene podatke. Nato se sredstva prenesejo na proizvajalce.

(a) Pravna podlaga

(655) Pravna podlaga za ta program je obvestilo o politikah finančne podpore za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v obdobju 2016–2020 ([2015] št. 134), ki je bilo revidirano z obvestilom ministrstva za finance o prilagoditvi politike davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije ([2016] št. 958), ki je bilo dodatno spremenjeno z obvestilom o politikah davčnih subvencij za izboljšanje spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije ([2020] št. 86) ter obvestilom o politiki davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v letu 2022 ([2021] št. 466).

(b) Ugotovitve preiskave

Namera kitajske vlade, da neposredno podpre domačo industrijo akumulatorskih električnih vozil

(656) V nasprotju s trditvijo kitajske vlade in drugih strani, da naj bi ta subvencija pomenila ugodnost za potrošnike, je bilo v preiskavi ugotovljeno, da je bil program namenjen povečanju prodaje domačih proizvajalcev z izplačili iz državnih sredstev. Program je zasnovan za spodbujanje razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije in je posebej namenjen proizvajalcem vozil na pogon z novimi viri energije (in ne potrošnikom).

(657) Glavni namen te subvencijske sheme je bil spodbujanje pospešenega razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije, vključno z industrijo akumulatorskih električnih vozil. Natančneje, v obvestilu o politiki finančne podpore za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v obdobju 2016–2020 je navedeno: „Da bi se ohranila neprekinjenost politike ter spodbujal pospešeni razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije, bodo ministrstvo za finance, ministrstvo za znanost in tehnologijo, ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo ter nacionalna komisija za razvoj in reforme (v nadaljnjem besedilu: ministrstva in komisija) v obdobju 2016–2020 še naprej izvajali politike subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v skladu z zahtevami iz usmerjevalnih mnenj generalnega urada državnega sveta o pospeševanju spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije“ (Guobanfa [2014] št. 35). Poznejše spremembe in revizije vsebujejo podobno besedilo ([211]).

(658) V središču politike davčnih subvencij so proizvajalci vozil na pogon z novimi viri energije in ne potrošniki. Program je namenjen proizvajalcem vozil na pogon z novimi viri energije, saj so ti tisti, ki morajo izpolnjevati zahteve za prejemanje izplačil ter predložiti informacije v zvezi s svojo proizvodnjo in postopkom prodaje. To vključuje predložitev poročil o izračunu kapitala za prejšnje leto, skupaj s podrobnostmi o prodaji izdelkov, poslovanju, vključno s prodajnimi računi, tehničnih parametrih izdelka in informacijami o registraciji vozil. Poleg tega so bili pozvani, naj razvijejo platforme za spremljanje in nadzor za sporočanje teh informacij.

(659) Proizvajalci vozil na pogon z novimi viri energije (skupaj z lokalnimi vladami) so bili tudi neposredni naslovniki kaznovalnega mehanizma v primeru goljufije, pravni okvir pa določa, da je treba ukrepe sprejeti neposredno proti proizvodnim družbam, ki prejemajo subvencije na nezakonit način.

([211]) Obvestilo ministrstva za finance o prilagoditvi politike davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije (CaiJian [2016] št. 958), obvestilo o politikah davčnih subvencij za izboljšanje spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije (CaiJian [2020] št. 86) ter obvestilo o politiki davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v letu 2022 (CaiJian [2021] št. 466).

(660) Nazadnje, glavni razlogi za prekinitev programa 31. decembra 2022 so bili povezani z razvojem industrije vozil na pogon z novimi viri energije na Kitajskem. Kot priznava kitajska vlada ([212]), se je odločila, da se program zaključi, ko je menila, da je kitajska industrija vozil na pogon z novimi viri energije dosegla ustrezno stopnjo razvoja in obseg.

(661) Poleg tega dejstvo, da je bil program omejen na vozila na pogon z novimi viri energije, proizvedena na domačem trgu, kaže, da je bil namen programa razvoj proizvodnje in ne potrošnje akumulatorskih električnih vozil. Komisija je dejansko ugotovila, da od te sheme ni imelo ugodnosti nobeno uvoženo vozilo. Kitajska vlada je bila izrecno pozvana, naj predloži informacije o obsegu, v katerem so imela uvožena akumulatorska električna vozila ugodnosti od sheme v času njenega trajanja. Kitajska vlada je trdila, da so bila uvožena akumulatorska električna vozila upravičena do tega programa, vendar je priznala, da ta subvencija nikoli ni bila dodeljena družbam uvoznicam ali tujim proizvajalcem. Kitajska vlada dejansko ni mogla dokazati obstoja postopka, po katerem bi tuji proizvajalci ali uvozniki lahko zahtevali in prejeli sredstva v okviru politike davčnih subvencij. Poleg tega je bilo po razpoložljivih informacijah ([213]) vozila na pogon z novimi viri energije mogoče subvencionirati le, če je akumulator izdelala kitajska družba. Zato je bilo sklenjeno, da je imel ta program ugodnosti le za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem in je bil zasnovan le zanje.

Trajanje programa, vloga lokalnih organov in razviti vzporedni programi

(662) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 641 do 659, vozila na pogon z novimi viri energije, prodana po 31. decembru 2022, niso več upravičena do politike davčnih subvencij. Vendar je bilo v preiskavi ugotovljeno, da so proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v obdobju preiskave še naprej imeli ugodnosti od te subvencijske sheme, ugodnosti od sredstev, prejetih v okviru te sheme, pa bodo imeli tudi v daljšem časovnem obdobju po obdobju preiskave.

(663) Na primer, prenos sredstev v zvezi z vsemi upravičenimi akumulatorskimi električnimi vozili, prodanimi in registriranimi leta 2020, je bil izveden šele konec leta 2023. V preiskavi je bilo ugotovljeno tudi, da so bila sredstva v obdobju preiskave prenesena na vzorčne proizvajalce izvoznike za avtomobile, prodane leta 2018. Zato je Komisija sklenila, da bodo proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v letih po obdobju preiskave še naprej imeli ugodnosti od neposrednega prenosa gotovine v okviru te sheme.

(664) V preiskavi je bilo ugotovljeno tudi, da so lokalni organi na podlagi neposrednih ali posrednih navodil kitajske vlade vzpostavili veliko podobnih programov, od katerih so nekateri zelo podobni nacionalni shemi. Te lokalne pobude imajo skupni cilj, tj. spodbuditi proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, s čimer se bo zagotovila nadaljnja podpora kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil.

(c) Ugodnost

(665) V OP so imeli proizvajalci akumulatorskih električnih vozil ugodnosti od neposrednih gotovinskih izplačil kitajske vlade na podlagi prodaje, ki so jo sporočili.

(666) Vzorčeni proizvajalci in kitajska vlada so trdili, da subvencija pomeni ugodnost predvsem za potrošnike in ne proizvajalce, saj naj bi proizvajalci potrošnikom med prodajo vozil predstavili subvencije v imenu vlade. Ko proizvajalci akumulatorskih električnih vozil prodajo vozilo na pogon z novimi viri energije, na podlagi te sheme družba določi ceno skupaj s stranko. Cena, ki jo plača stranka, naj bi bila teoretična osnovna cena, ki jo določi družba, od katere se odšteje znesek subvencije. Ta popust naj bi predstavljal znesek subvencije. Tako naj bi stranka plačala diskontirano ceno, za katero vlada družbi pozneje povrne stroške.

(667) Kitajska vlada je kljub domnevni nameri, da bo zagotovila ugodnosti potrošnikom, dejansko neposredno prenesla sredstva v obliki neposrednih gotovinskih sredstev na proizvajalce akumulatorskih električnih vozil na podlagi njihove gospodarske dejavnosti in sporočene pretekle prodaje. To nedvomno pomeni jasno spodbudo za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil in oprijemljivo ugodnost za proizvajalce.

([212]) V skladu z obvestilom o politiki davčnih subvencij za spodbujanje in uporabo vozil na pogon z novimi viri energije v letu 2022 (Cai Jian [2021] št. 466).

([213]) *Why a China Company dominants Electric Car Batteries* (Zakaj na trgu akumulatorjev za električna vozila prevladuje kitajska družba), New York Times, 22. december 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html

(668) Poleg tega je bilo v preiskavi ugotovljeno, da prisotnost ali odsotnost subvencije ni bila povezana s končno ceno, zaračunano potrošnikom. Subvencija ni imela opaznega vpliva na ceno, ki se je zaračunavala potrošnikom, preden in potem, ko je bila subvencija ukinjena.

(669) Iz dokazov je razvidno, da so cene reprezentativnih modelov za potrošnike po uradnem koncu programa politike davčnih subvencij decembra 2022 v vseh treh vzorčenih družbah ostale stabilne ali so se celo znižale. Če bi se v času trajanja sheme cene vozil, prodanih leta 2022, znižale za znesek subvencije, bi se morale cene teh vozil januarja 2023, ko vozilo ni bilo več upravičeno do subvencije, zvišati za enak znesek.

(670) Vendar se je zgodilo nasprotno. Cene za te modele so v preostalem obdobju preiskave ostale enake ali so se postopoma zniževale. Zato subvencija v letu 2022 ni pomenila ugodnosti za potrošnike v smislu nižjih cen. Namesto tega so proizvajalci določili cene, ki so jim omogočile, da zajamejo celotno subvencijo.

(671) Poleg tega je bilo v preiskavi ugotovljeno, da kitajska vlada ni izvedla nobenih ukrepov za zagotovitev, da so se ugodnosti, ki jih je zagotavljala subvencija, prenesle na stranke, pri čemer je bilo določanje cen prepuščeno presoji proizvajalcev. Tako je bil namen te sheme glede na zasnovo in delovanje zagotoviti ugodnosti za proizvajalce vozil na pogon z novimi viri energije.

(672) Zaradi časovnega neskladja med prodajo akumulatorskih električnih vozil in izplačilom vladnih sredstev, ki ga proizvajalci ne morejo predvideti, se lahko negotovost glede časovnega razporeda izplačil podaljša do štiri leta. Zato se ugodnosti za proizvajalce v celoti uresničijo, ko izplačila dokončno prejmejo.

(d) Specifičnost

(673) Subvencija je specifična, saj je namenjena samo industriji vozil na pogon z novimi viri energije, vključno z industrijo akumulatorskih električnih vozil. Poleg tega je med proizvajalci akumulatorskih električnih vozil program imel ugodnosti le za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem in je bil zasnovan le zanje.

(e) Sklep

(674) Komisija je menila, da je opisana politika davčnih subvencij subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(i), osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki neposrednega prenosa sredstev, ki zadevni družbi prinaša ugodnost.

(f) Izračun zneska subvencije

(675) Subvencija je bila dodeljena na podlagi količin akumulatorskih električnih vozil, prodanih na Kitajskem. Znesek ugodnosti v obdobju preiskave je bil izračunan na podlagi izplačil, ki so jih v obdobju preiskave prejeli vzorčeni proizvajalci za akumulatorska električna vozila v okviru te sheme.

(676) Stopnja subvencije, določena v zvezi s to shemo v obdobju preiskave za vzorčene proizvajalce izvoznike:

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	2,18 %
Skupina Geely	2,14 %
Skupina SAIC	2,28 %

3.7. **Blago in storitve, ki jih vlada zagotovi za plačilo, nižje od primernega**

3.7.1. *Pravice do uporabe zemljišč, ki jih vlada zagotovi za plačilo, nižje od primernega*

(677) Vsa zemljišča v LRK so v lasti države ali skupnosti, ki jo sestavljajo vasi ali okraji, preden se lahko lastninska pravica do zemljišča ali upravičenost, ki izhaja iz lastninske pravice, prenese na posameznika ali dodeli podjetju ali posameznim lastnikom. Vse parcele na mestnih območjih so v lasti države, vse parcele na podeželskih območjih pa so v lasti vasi ali občin.

(678) Vendar lahko družbe in posamezniki v skladu z ustavo LRK in zemljiškim pravom kupijo „pravice do uporabe zemljišč“. Zakupna pravica za industrijska zemljišča običajno velja 50 let in jo je mogoče obnoviti za nadaljnjih 50 let.

(a) Pravna podlaga in regulativni okvir

(679) Za zagotavljanje pravic do uporabe zemljišč na Kitajskem se uporablja zakon Ljudske republike Kitajske o upravljanju zemljišč ([214]). Poleg tega pravno podlago tvorijo tudi naslednji dokumenti:

(1) zakon Ljudske republike Kitajske o nepremičninah (odlok predsednika Ljudske republike Kitajske št. 62) ([215]),

(2) zakon Ljudske republike Kitajske o upravljanju zemljišč (odlok predsednika Ljudske republike Kitajske št. 28) ([216]),

(3) zakon Ljudske republike Kitajske o upravljanju mestnih zemljišč (odlok predsednika Ljudske republike Kitajske št. 29) ([217]),

(4) začasne določbe Ljudske republike Kitajske o dodelitvi in prenosu pravice do uporabe državnih zemljišč na mestnih območjih (odlok državnega sveta Ljudske republike Kitajske št. 55) ([218]),

(5) predpis o izvajanju zakona Ljudske republike Kitajske o upravljanju zemljišč (odlok državnega sveta Ljudske republike Kitajske [2014] št. 653) ([219]),

(6) določba o dodeljevanju pravice do uporabe državnih stavbnih zemljišč z razpisom za oddajo ponudb, dražbo in ponudbo (obvestilo kitajske nadzorne komisije za vrednostne papirje št. 39) ([220]) in

(7) obvestilo državnega sveta o pomembnih vprašanjih v zvezi s krepitvijo nadzora nad zemljišči (Guo Fa (2006) št. 31) ([221]).

(b) Ugotovitve preiskave

(680) Lokalni organi v skladu s členom 10 določbe o dodeljevanju pravice do uporabe državnih stavbnih zemljišč z razpisom za oddajo ponudb, dražbo in ponudbo določijo cene zemljišč v skladu s sistemom vrednotenja mestnih zemljišč, ki se posodobi vsaka tri leta, in vladno industrijsko politiko.

(681) Komisija je v prejšnjih preiskavah ([222]) ugotovila, da cene, ki so bile plačane za pravice do uporabe zemljišč v LRK, niso reprezentativne za tržne cene, ki se določajo glede na ponudbo in povpraševanje na prostem trgu, saj je bilo za sistem dražb ugotovljeno, da je nejasen, nepregleden in v praksi ne deluje, za cene pa je bilo ugotovljeno, da jih samovoljno določajo organi. Kot je navedeno v prejšnji uvodni izjavi, organi cene določajo v skladu s sistemom vrednotenja mestnih zemljišč, ki vsebuje tudi merilo, da organi pri določanju cene industrijskega zemljišča upoštevajo tudi industrijsko politiko.

(682) V sedanji preiskavi niso bile odkrite nobene opazne spremembe v zvezi s tem. Komisija je na primer ugotovila, da je večina vzorčenih skupin družb pridobila svoje pravice do uporabe zemljišč po točno taki ceni, kot so jo v razpisnem postopku ponudili lokalni organi.

([214]) Glej zakon Ljudske republike Kitajske o upravljanju zemljišč z dne 25. junija 1986, kakor je bil spremenjen, na voljo na naslovu: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Glej zakon Ljudske republike Kitajske o nepremičninah z dne 16. marca 2007, na voljo na naslovu: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Glej predpis o izvajanju zakona Ljudske republike Kitajske o upravljanju zemljišč z dne 27. decembra 1998, kakor je bil spremenjen, na voljo na naslovu: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Glej https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Glej https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Glej https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Glej 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]) Glej https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Glej uvodne izjave 295 do 299 v zadevi v zvezi z vroče valjanimi ploščatimi izdelki, uvodne izjave 488 do 490 v zadevi v zvezi s pnevmatikami, uvodne izjave 500 do 502 v zadevi v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, uvodne izjave 541 do 543 v zadevi v zvezi s kabli iz optičnih vlaken ter uvodne izjave 540 do 548 v zadevi v zvezi s konvertersko aluminijasto folijo.

(683) Navedeni dokazi nasprotujejo trditvam kitajske vlade, da so cene pravic do uporabe zemljišč v LRK reprezentativne za tržne cene, ki se določajo glede na ponudbo in povpraševanje na prostem trgu.

(c) Sklep

(684) Ugotovitve te preiskave kažejo, da je položaj v zvezi s pridobivanjem pravic do uporabe zemljišč v LRK nepregleden, organi pa so cene določali samovoljno.

(685) Zato je treba pravice do uporabe zemljišč, ki jih je zagotovila kitajska vlada, obravnavati kot subvencijo v smislu člena 3(1), točka (a)(iii), in člena 3(2) osnovne uredbe v obliki zagotavljanja blaga, ki družbam prejemnicam prinaša ugodnosti. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 676 do 679, v LRK ni delujočega trga za zemljišča in uporaba zunanje referenčne vrednosti (glej uvodno izjavo 688) kaže, da je znesek, ki so ga vzorčeni proizvajalci izvozniki plačali za pravice do uporabe zemljišč, precej nižji od običajne tržne stopnje.

(686) Komisija je v zvezi s preferenčnim dostopom do industrijskih zemljišč za družbe, ki delujejo v določenih industrijah, opozorila, da je treba pri ceni, ki jo določijo lokalni organi, upoštevati vladno industrijsko politiko, kot je navedeno v uvodni izjavi 680. V okviru te industrijske politike je industrija akumulatorskih električnih vozil navedena med spodbujanimi industrijami. Poleg tega javni organi v skladu s sklepom št. 40 državnega sveta pri zagotavljanju zemljišč upoštevajo „katalog smernic za prestrukturiranje industrije“ in industrijske politike. V členu XVIII sklepa št. 40 je jasno navedeno, da industrije, ki so „omejene“, ne bodo imele dostopa do pravic do uporabe zemljišč. Iz tega sledi, da je subvencija specifična v smislu člena 4(2), točki (a) in (c), osnovne uredbe, ker je preferenčno zagotavljanje zemljišč omejeno na družbe, ki delujejo v določenih industrijah, v tem primeru v industriji akumulatorskih električnih vozil, in ker so vladne prakse na tem področju nejasne in nepregledne.

(d) Izračun zneska subvencije

(687) Tako kot v prejšnjih preiskavah ([223]) in v skladu s členom 6, točka (d)(ii), osnovne uredbe so se kot zunanja referenčna vrednost uporabile cene zemljišč z ločenega carinskega območja Tajvan, Penghu, Kinmen in Matsu (v nadaljnjem besedilu: Kitajski Tajpej) ([224]). Ugodnost za prejemnike se izračuna z upoštevanjem razlike med zneskom, ki ga je vsak vzorčeni proizvajalec izvoznik dejansko plačal za pravice do uporabe zemljišč (tj. dejansko ceno iz pogodbe, in kadar je to primerno, ceno iz pogodbe, znižano za znesek vračil/nepovratnih sredstev, ki ga je zagotovila lokalna vlada), in zneskom, ki bi moral biti običajno plačan na podlagi referenčne vrednosti Kitajskega Tajpeja.

(688) Komisija šteje Kitajski Tajpej za primerno zunanjo referenčno vrednost iz naslednjih razlogov:

— primerljiva stopnja gospodarskega razvoja, BDP in gospodarske strukture v Kitajskem Tajpeju ter v večini provinc in mest v LRK, kjer imajo vzorčeni proizvajalci izvozniki sedež,

— fizična bližina LRK in Kitajskega Tajpeja,

— visoka raven industrijske infrastrukture, ki jo imajo Kitajski Tajpej in številne province v LRK,

— močne gospodarske vezi in čezmejna trgovina med Kitajskim Tajpejem in LRK,

— velika gostota naseljenosti v številnih provincah LRK in Kitajskem Tajpeju,

— podobnost med vrsto zemljišč in transakcijami, uporabljenimi za oblikovanje ustrezne referenčne vrednosti v Kitajskem Tajpeju, s tistimi v LRK ter

— skupne demografske, jezikovne in kulturne značilnosti Kitajskega Tajpeja in LRK.

([223]) Glej zadevo v zvezi s pnevmatikami, zadevo v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, zadevo v zvezi s kabli iz optičnih vlaken in zadevo v zvezi s konvertersko aluminijasto folijo.

([224]) Kot je Splošno sodišče potrdilo v sodbi z dne 11. septembra 2014 v zadevi Gold East Paper in Gold Huacheng Paper proti Svetu, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Komisija je v skladu z metodologijo, uporabljeno v prejšnjih preiskavah ([225]), uporabila povprečno ceno zemljišča na kvadratni meter, ki je bila ugotovljena za Kitajski Tajpej ter popravljena zaradi inflacije in sprememb BDP od datumov zadevnih pogodb za pravice do uporabe zemljišč. Informacije glede cen industrijskih zemljišč od leta 2013 so bile pridobljene na spletišču industrijskega urada tajvanskega ministrstva za gospodarske zadeve ([226]). Cene so bile za pretekla leta popravljene glede na stopnje inflacije in spremembe BDP na prebivalca po tekočih cenah v USD za Kitajski Tajpej, kot jih je Mednarodni denarni sklad objavil za leto 2013.

(690) Stopnja subvencije, določena v zvezi s to subvencijo v obdobju preiskave za vzorčene proizvajalce izvoznike:

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	1,20 %
Skupina Geely	0,84 %
Skupina SAIC	0,67 %

3.7.2. *Zagotavljanje baterij in ključnih vhodnih materialov s strani vlade za proizvodnjo baterij (tj. litij-železovega fosfata) za plačilo, ki je nižje od primernega*

(a) Uvod

(691) Komisija je v memorandumu o zadostnosti dokazov ugotovila, da naj bi obstajalo veliko posebnih načrtov, s katerimi kitajska vlada ali lokalne vlade zagotavljajo posebno podporo razvoju surovin in vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila ter razvoju baterij. Dokazi iz memoranduma o zadostnosti dokazov so pokazali, da je kitajska vlada vzpostavila okvir, v katerem so podprte vse ravni industrijske verige akumulatorskih električnih vozil, od pridobivanja ključnih surovin za proizvodnjo vhodnih materialov do vmesnih vhodnih materialov in do končnega izdelka, da bi se industrija akumulatorskih električnih vozil hitro in močno razvila. To je potrdila analiza, ki jo je izvedla Komisija in iz katere je razvidno, da kitajska vlada dobavitelje surovin in dobavitelje baterij višje v prodajni verigi predvideva kot del širšega okvira za razvoj in spodbujanje celotne industrije akumulatorskih električnih vozil.

(692) Litij, kobalt, nikelj, baker (ki se uporablja v obliki bakrene folije), aluminij (ki se uporablja tudi v obliki aluminijaste folije in kot aluminijasti trakovi za ohišje celic) ter grafit so glavne surovine, ki se uporabljajo v baterijah litij-železovega fosfata (v nadaljnjem besedilu: litij ali LFP) in baterijah nikelj-mangan kobaltovega oksida (NMC). Obe vrsti baterij spadata med tako imenovane litij-ionske baterije. Komisija je ugotovila, da je bila skupina BYD edini vertikalno integriran vzorčeni proizvajalec izvoznik akumulatorskih električnih vozil, ki proizvaja baterije litij-železovega fosfata za akumulatorska električna vozila. Komisija je od skupine BYD zbrala informacije o surovinah, ki se uporabljajo pri proizvodnji celic za baterijski paket (tj. aluminijasti trak, aluminijasta folija, bakrena folija, grafit in LFP). Glede na pomen LFP v postopku proizvodnje baterij (predstavlja približno [25–35] % stroškov proizvodnje baterij) je Komisija svojo preiskavo v začasni fazi osredotočila na zagotavljanje LFP za plačilo, nižje od primernega.

(693) Komisija je med preiskavo zlasti ugotovila, da je edina vertikalno integrirana skupina pridobivala LFP od povezanih in nepovezanih dobaviteljev za proizvodnjo baterij za akumulatorska električna vozila. LFP je vrsta litija, ki se uporablja v baterijah LFP in se pridobiva z mešanjem litijevega karbonata z železovim fosfatom. LFP je glavni sestavni del baterijskih celic, ki skupaj predstavlja približno [25–35] % stroškov baterijskega paketa.

(694) Drugi dve skupini (SAIC in Geely) sta svoje baterije kupovali od nepovezanih in povezanih dobaviteljev ter od skupnih podjetij z družbo Contemporary Amperex Technology Company Limited (v nadaljnjem besedilu: družba CATL). Baterijski paket je glavni povzročitelj stroškov akumulatorskih električnih vozil, ki skupaj predstavlja [40–50] % proizvodnih stroškov.

([225]) Glej zadeve v zvezi s tkaninami iz steklenih vlaken, jeklenimi izdelki, prevlečenimi z organskimi premazi, sončnimi paneli in kabli iz optičnih vlaken.

([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw

(695) V tej fazi postopka se je Komisija zato osredotočila na glavne povzročitelje stroškov pri proizvodnji akumulatorskih električnih vozil, in sicer (1) zagotavljanje baterij v zvezi z neintegriranim proizvajalcem izvoznikom akumulatorskih električnih vozil in (2) zagotavljanje LFP v zvezi z integriranim proizvajalcem izvoznikom akumulatorskih električnih vozil kot glavne surovine, ki se uporablja pri proizvodnji baterij.

(b) Nesodelovanje in uporaba razpoložljivih dejstev

(696) Kot je poudarjeno v oddelku 3.3.1.1, kitajska vlada kljub prošnji znanim dobaviteljem na Kitajskem ni poslala posebnih vprašalnikov, namenjenih dobaviteljem surovin in baterij za akumulatorska električna vozila. Poleg tega ni predložila bistvenih informacij o značilnostih domačega trga vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila na Kitajskem in o njegovih gospodarskih subjektih.

(697) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij o veljavnem zakonodajnem okviru, strukturi domačega trga, mehanizmih določanja cen in cenah ter lastniških deležih družb, je menila, da ni prejela bistvenih informacij, pomembnih za preiskavo.

(698) Ker Komisija od kitajske vlade ni prejela informacij glede števila in lastništva domačih dobaviteljev surovin in baterij za akumulatorska električna vozila, se je morala zanašati na razpoložljiva dejstva v smislu člena 28(1) osnovne uredbe. V zvezi s tem je analizirala posebne načrte za kitajsko industrijo baterij za vozila na pogon z novimi viri energije, h katerim spadajo akumulatorska električna vozila, ter položaj dobaviteljev surovin vertikalno integriranega proizvajalca izvoznika in povezanih dobaviteljev baterij dveh vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, ki nista vertikalno integrirana. Kadar je bilo to potrebno zaradi pomanjkanja informacij v spisu, je morala Komisija sklepati na podlagi dejstev in informacij, ki so bile na voljo v spisu.

(699) Kot je poudarjeno v oddelku 3.3.2, skupina SAIC kljub prošnji ni predložila informacij v zvezi s stroški proizvodnje, kosovnicami, specifikacijami proizvoda, vključno s kemijsko sestavo surovine, kupljene od dobaviteljev, in podpornega nabavnega seznama posamezno navedenih transakcij za dobavitelje. V zvezi s tem je Komisija menila, da nima bistvenih informacij, potrebnih za oblikovanje razumno točne ugotovitve, in da se mora zanesti na razpoložljiva dejstva v skladu s členom 28(1) osnovne uredbe.

(700) Zato se je Komisija v zvezi z neintegriranimi proizvajalci izvozniki akumulatorskih električnih vozil lahko oprla le na informacije, zbrane od skupine Geely. Glede na to, da oba neintegrirana proizvajalca izvoznika akumulatorskih električnih vozil svoje baterije kupujeta pri podobnih dobaviteljih baterij in da bi lahko Komisija svoje ugotovitve v zvezi z zagotavljanjem baterij skupini Geely utemeljila na podatkih, ki so jih neposredno predložili njeni dobavitelji, Komisija meni, da so informacije v zvezi s skupino Geely razumno nadomestilo za potrebne informacije, da se lahko poda ugotovitve za skupino SAIC. Vendar se je Komisija še vedno opirala na informacije, zbrane od skupine SAIC, ki jih je bilo mogoče preveriti, zlasti imena dobaviteljev baterij skupini SAIC.

3.7.2.1. Zagotavljanje baterij s strani vlade za plačilo, nižje od primernega

(701) Za ugotovitev obstoja subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, morajo biti v skladu s členoma 3 in 4 osnovne uredbe prisotni trije elementi: (1) finančni prispevek; (2) ugodnost in (3) specifičnost.

3.7.2.1.1. *Finančni prispevek*

(a) Dobavitelji litija, ki delujejo kot javni organi

(702) Komisija je najprej analizirala, ali je mogoče ugotoviti, da so dobavitelji baterij javni organi, tako da se lahko kitajski vladi pripiše zagotavljanje baterij za plačilo, ki je nižje od primernega, v smislu člena 3(1), točka (a), osnovne uredbe. Kot je podrobno pojasnjeno v oddelku 3.5.1.1, uvodne izjave 409 do 418, je treba pravni standard za obstoj javnega organa razlagati v skladu s tam navedeno sodno prakso STO. Na podlagi ustrezne sodne prakse, navedene v uvodnih izjavah 409 do 418, bi bilo treba preučiti, ali so proizvajalci vhodnih materialov na Kitajskem, ki se ukvarjajo z dobavo vhodnih materialov, „javni organi“ (tj. subjekti, ki imajo vladne funkcije, jih izvajajo ali so pooblaščeni za njihovo izvajanje), pri tem pa ustrezno upoštevati (i) pravno in

gospodarsko okolje, ki prevladuje v državi, v kateri delujejo preiskovani subjekti, (ii) odnos med zadevnimi subjekti in vlado ter (iii) glavne značilnosti in funkcije zadevnih subjektov.

(703) Poleg tega je pritožbeni organ, kot je navedeno v uvodni izjavi 416, poudaril pomen nesodelovanja zadevne vlade pri ugotavljanju, da so nekateri subjekti javni organi ([227]). Dejansko ima vlada v okoliščinah, v katerih mora preiskovalni organ preučiti elemente o odnosu med vlado in nekaterimi subjekti, ki opravljajo vladne funkcije, na voljo ključne informacije, potrebne za odločitev o javnih organih. Če vlada take informacije zadrži, lahko preiskovalni organ oblikuje sklepe na podlagi nesodelovanja, vključno s tem, da bi zahtevane informacije na primer potrdile ključno prisotnost države v navedenih subjektih, kar bi kazalo na izvajanje smiselnega nadzora nad temi subjekti. Dokazi o formalnih indicih državnega lastništva, neposrednem nadzoru države in posredovanju vlade na trgu, da bi se dosegli določeni cilje politike, lahko tudi v okoliščinah, v katerih zadevna vlada ne sodeluje, kažejo, da imajo proizvajalci vhodnih materialov vladna pooblastila in izvajajo vladne funkcije.

(704) Nazadnje, da bi se zadevni dobavitelji šteli za javne organe, ni nujno, da bi jih kitajska vlada nadzorovala pri vsaki prodaji vhodnih materialov proizvajalcem nižje v verigi. Osrednje vprašanje je, ali imajo subjekti sami glavne značilnosti in funkcije, ki bi jih opredelile kot javne organe.

(1) *Pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje v LRK*

(705) Kot je podrobno pojasnjeno v uvodnih izjavah 197 do 203, sta za pravno in gospodarsko okolje v LRK, v katerem delujejo dobavitelji vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila, značilna velika prisotnost in obsežen nadzor vlade, pri čemer država odločilno vpliva na dodeljevanje virov in njihove cene. Zato je v okviru analize pravnega in gospodarskega okolja, ki ga je kitajska vlada ustvarila za dobavo vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila za plačilo, ki je nižje od primernega, na začetku treba opozoriti na raven posredovanja kitajske vlade in KKP v kitajskem gospodarstvu (glej zlasti uvodno izjavo 201).

(706) Kitajska vlada v skladu z doktrino socialističnega tržnega gospodarstva trdi, da je treba oblikovati gospodarsko strukturo države, tudi ob upoštevanju člena 11 ustave, v skladu s katerim vlada izrecno izvaja nadzor in kontrolo nad tudi nad nejavnimi gospodarskimi sektorji (glej zlasti uvodno izjavo 199), torej tudi nad dobavitelji vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila v zasebni lasti. Kitajska vlada lahko na podlagi tega ustavnega ustroja ter z vzpostavljenimi institucionalnimi in organizacijskimi strukturami uresničuje svoje cilje politike, zlasti z izpopolnjenim sistemom načrtovanja (glej tudi uvodno izjavo 203) in sprejetjem posebnih ukrepov, vključno s podporo, za ključne gospodarske subjekte v spodbujanih sektorjih.

(707) Kot bo podrobno opisano v nadaljevanju, sta razvoj vhodnih materialov višje v prodajni verigi za proizvodnjo baterij in razvoj baterij medsebojno povezana, saj razvoj vhodnih materialov v višje v prodajni verigi in srednjem delu verige prispeva k razvoju sektorja akumulatorskih električnih vozil. Kitajska vlada ni predlagala le politik in ukrepov za razvoj sektorja akumulatorskih električnih vozil in industrij okoli njega, temveč je ustvarila vseobsegajoč okvir. Ta okvir kaže, da kitajska vlada posreduje na trgu, tako da dobavitelji vhodnih materialov niso udeleženci na prostem trgu, temveč subjekti, ki so izvajali dodeljene vladne funkcije, in sicer za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil. Zato bodo v tem oddelku analizirani cilji politike v zvezi z materiali višje v prodajni verigi (tj. ključni vhodni materiali pri proizvodnji baterij) in vhodnimi materiali v srednjem delu verige, kot so baterije, ter tudi posebni ukrepi, ki jih je kitajska vlada sprejela za razvoj navedenih ciljev.

([227]) Poročilo pritožbenega organa, ZDA – Protidampinške in izravnalne dajatve na nekatere izdelke iz Kitajske, WT/DS379/AB/R, točka 349.

(2) *Cilji politike kitajske vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil*

(708) V oddelku 3.1 so podrobno opisani ustrezno ozadje in okoliščine, v katerih je pojasnjen pomen, s katerimi se pojasnjuje pomen, ki ga kitajska vlada pripisuje razvoju industrije akumulatorskih električnih vozil, vključno z razvojem z njo povezanih industrij, ki so ključnega pomena za uspeh proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Splošni cilj politike spodbujanja sektorja akumulatorskih električnih vozil, vključno z dobavo vhodnih materialov, je razviden iz številnih predpisov ter drugih dokumentov in načrtov politike, ki jih izdajo različni vladni organi za nadzor nad vsakim vidikom teh sektorjev v zvezi z baterijami in/ali njihovimi vhodnimi materiali.

(709) Iz akcijskega načrta za spodbujanje razvoja industrije avtomobilskih baterij iz leta 2017 (v nadaljnjem besedilu: akcijski načrt za baterije iz leta 2017) ([228]), med drugim obravnavanega v uvodnih izjavah 230 do 232, je razvidno, kako vladne smernice politike zajemajo celotno vrednostno verigo vozil na pogon z novimi viri energije.

(710) Ta načrt je bil sprejet „za izvajanje ‚obvestila državnega sveta o izdaji razvojnega načrta za industrijo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020)' (Guofa [2012] št. 22) in ‚usmerjevalnih mnenj generalnega urada državnega sveta o pospeševanju spodbujanja in uporabe vozil na pogon z novimi viri energije' (Guobanfa [2014] št. 35) […] ter za spodbujanje zdravega in trajnostnega razvoja industrije vozil na pogon z novimi viri energije" ([229]). Poleg tega je v akcijskem načrtu za baterije iz leta 2017 predviden razvoj industrije baterij s ciljem, da se prispeva k razvoju industrije vozil na pogon z novimi viri energije, katere del je industrija akumulatorskih električnih vozil („napajalne baterije so jedro električnih vozil in ključnega pomena za razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije"). Te povezave med načrtom za baterije in glavnimi načrti, ki podpirajo proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, kažejo, da je kitajska vlada spodbujala razvoj industrije baterij kot ključne industrije za razvoj sektorja akumulatorskih električnih vozil. Zlasti je iz njega razvidno, da je razvoj industrije baterij usmerjen v uresničevanje cilja razvoja industrije akumulatorskih električnih vozil tako, da se zmanjšajo stroški za dobavo cenejših baterij. Nazadnje kaže, da kitajska vlada prednostno obravnava domače proizvajalce baterij, da bi jih okrepila in spodbudila njihov prodor na tuje trge.

(711) Poleg zgoraj navedenega akcijskega načrta za baterije iz leta 2017 je pravna podlaga najpomembnejših pravil in predpisov naslednja:

— 13. petletni načrt za razvoj strateških in nastajajočih industrij ([230]),

— 14. petletni načrt za razvoj industrije surovin (v nadaljnjem besedilu: 14. petletni načrt za surovine) ([231]),

— katalog spodbujanih industrij v zahodni regiji (odlok št. 40 [2021]) (v nadaljnjem besedilu: katalog spodbujanih industrij) ([232]),

— katalog s smernicami za prestrukturiranje industrije (odlok št. 49 [2019]) (v nadaljnjem besedilu: industrijski katalog) ([233]),

— razvojni načrt za varčevanje z energijo in industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2012–2020) (v nadaljnjem besedilu: načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020) ([234]),

— Usmerjevalna mnenja o širitvi naložb v strateške nastajajoče industrije ter vzpostavljanju in krepitvi novih točk rasti in centrov rasti (odlok št. 1409 [2020]) („Usmerjevalna mnenja o naložbah") ([235]),

([228]) Glej: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Glej: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Celotno besedilo načrta je na voljo na naslovu: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— obvestilo ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo ter državne uprave za regulacijo trga o usklajenem in stabilnem razvoju industrijske in dobavne verige litij-ionskih baterij (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o industriji baterij) ([236]),

— Razvojni načrt za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2021–2035) (v nadaljnjem besedilu: načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2021–2035) ([237]),

— Strategija Made in China 2025 ([238]),

— zakon o mineralnih virih ([239]),

— standardizirani pogoji industrije litij-ionskih baterij – različica iz leta 2021 (v nadaljnjem besedilu: standardizirani pogoji) ([240]).

(712) Navodila navedenih načrtov se odražajo in izvajajo v ustreznih provincialnih, regionalnih, občinskih in lokalnih načrtih. Primeri med drugim vključujejo:

— akcijski načrt za spodbujanje visokokakovostnega razvoja industrije baterij in materialov novih virov energije v provinci Guizhou v letu 2022 (v nadaljnjem besedilu: akcijski načrt province Guizhou) ([241]),

— usmerjevalna mnenja province Fujian o pospeševanju visokokakovostnega razvoja industrije litijevih baterij, novih virov energije in novih materialov (v nadaljnjem besedilu: usmerjevalna mnenja province Fujian) ([242]),

— posebni načrt mesta Ningde za visokokakovosten razvoj predelovalne industrije med 14. petletnim načrtom (v nadaljnjem besedilu: proizvodni načrt mesta Ningde) ([243]),

— razvojni načrt občine Shandong Zhaozuang za razvoj industrije litijevih baterij za obdobje 2021–2025 (v nadaljnjem besedilu: razvojni načrt občine Shandong) ([244]),

— mnenja province Shenzhen o podpori visokokakovostnemu razvoju nove industrijske verige vozil na pogon z novimi viri energije (v nadaljnjem besedilu: shenzhenski načrt) ([245]),

— 14. petletni načrt mesta Suining v provinci Sečuan za razvoj litijevih baterij (v nadaljnjem besedilu: načrt mesta Suining) ([246]),

— načrt za mineralne vire za Yichun (2021–2025) ([247]),

— obvestilo o več ukrepih politike za izboljšanje in okrepitev industrije novih virov energije na področju litijevih baterij v provinci (obvestilo št. 21 [2022]) (v nadaljnjem besedilu: ukrepi v zvezi z litij-ionskimi baterijami) ([248]),

([236]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.

([237]) Kitajska različica je na voljo na naslovu: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm in https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, angleški pregled pa na naslovu: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) Glej https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([239]) Na voljo na naslovu: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Angleška različica je na voljo na spletišču nacionalnega ljudskega kongresa: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

([240]) Na voljo na naslovu: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Glej zlasti prilogo 1.

([241]) Na voljo na naslovu: http://gzvcpe.org/index.php?id=483.

([242]) Na voljo na naslovu: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.

([243]) Na voljo na naslovu: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.

([244]) Na voljo na naslovu: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.

([245]) Na voljo na naslovu: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.

([246]) Na voljo na spletnem naslovu: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.

([247]) Na voljo na naslovu: 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]) Na voljo na naslovu: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— dokument Več mnenj občine Yichun o izboljšanju upravljanja mineralnih virov litija (v nadaljnjem besedilu: mineralni viri litija v občini Yichun) ([249]).

(713) Vsi zgoraj navedeni načrti so povezani s splošnejšimi načrti za akumulatorska električna vozila, zajetimi v oddelku 3.1. Zlasti je kitajska vlada vzpostavila okvir podpore, ki zajema vse ravni industrijske verige akumulatorskih električnih vozil, od pridobivanja in zagotavljanja surovin za proizvodnjo vhodnih materialov do vhodnih materialov, kot so baterije, električni motorji itd., in končnega izdelka.

(714) Zakon o mineralnih virih ([250]) je nacionalna zakonodaja, ki ureja pridobivanje mineralnih virov in registracijo rudarskih pravic. Zakon je 19. marca 1986 prvotno razglasil stalni odbor Nacionalnega ljudskega kongresa, nato pa je bil leta 1996 in 2009 spremenjen. Člen 3 zakona o mineralnih virih določa, da so „mineralni viri v lasti države“, člen 4 pa pojasnjuje, da so „glavna rudarska podjetja v državni lasti glavni organ pri izkoriščanju mineralnih virov“ ter da „država zagotavlja konsolidacijo in širitev rudarskih podjetij v državni lasti.“ V pravilih za izvajanje zakona o mineralnih virih ([251]) (v nadaljnjem besedilu: zakon o izvajanju) je ponovno potrjeno državno lastništvo nad mineralnimi viri, pri čemer je podrobno navedeno, kaj zajema zakon ([252]), v členu 3 pa je nadalje določeno, da se „državno lastništvo nad površinskimi in podzemnimi mineralnimi viri ne spreminja […]. Državni svet zastopa državo, ki izvršuje lastništvo nad mineralnimi viri. Državni svet pooblasti pristojni oddelek državnega sveta za geologijo in minerale, da uvede enoten nadzor nad dodeljevanjem mineralnih virov v celotni državi.“ Člen 24 zakona o izvajanju določa, da bi morali pri „distribuciji, razvoju in uporabi mineralnih virov po vsej državi upoštevati sedanje in dolgoročne interese centralne in lokalne vlade ter izvajati enotno načrtovanje, učinkovito varstvo, racionalno izkoriščanje in celovito rabo.“ Z drugimi besedami, kitajska vlada zagotavlja, da ta podjetja v državni lasti uresničujejo cilje politike, ki jih je določila kitajska vlada, in tako delujejo v okviru teh pravnih omejitev. Člen 25 določa, da državni svet in ustrezne pristojne službe pripravijo nacionalni načrt mineralnih virov, s katerim se „vzpostavi enotna ureditev dodeljevanja nacionalnih mineralnih virov in razumno opredeli meje upoštevanja, odobritve in izkoriščanja mineralnih virov med osrednjo vlado in ljudskimi vladami provinc, avtonomnih regij in občin, ki so neposredno podrejene osrednji vladi“. Vlada ima tako popoln nadzor nad dodeljevanjem virov, lahko določi, kdo pridobi rudarske pravice, in meje, kaj se bo izkopavalo, na podlagi načel „enotnega načrtovanja, racionalne geografske porazdelitve, večnamenskega raziskovanja, racionalnega izkoriščanja in večnamenske rabe“ (Člen 7 zakona o mineralnih virih). Zaradi teh zavezujočih pravil zajeta podjetja v državni lasti izvajajo vladne funkcije.

(715) ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo (MIIT), ministrstvo za znanost in tehnologijo ter ministrstvo za naravne vire so decembra 2021 objavili 14. petletni načrt za surovine ([253]). Načrt zajema več industrijskih sektorjev ter podpira ustanavljanje podjetij za litij, nikelj in kobalt, ustanavljanje industrijskih grozdov, „vzpostavitev sistema rezerv mineralnih virov, v katerem država in podjetja skupaj sodelujejo ter združujejo zaloge proizvodov in zaloge območij virov, ter izboljšati sistem trgovanja z rudo in oblikovati odprt, pregleden, pošten in razumen mehanizem določanja cen“ ([254]).

(716) Zakon o mineralnih virih in 14. petletni načrt za surovine se uporabljata na nacionalni ravni in sta precej jasna glede dejstva, da mineralni viri pripadajo državi, razvojni načrt za industrijo vozil na pogon z novimi viri energije (2021–2035) pa zagotavlja dokaze o podpori v celotni dobavni verigi, zlasti za spodbujanje sektorja vozil na pogon z novimi viri energije, ki vključuje akumulatorska električna vozila in hibride. V načrtu je določeno, da se „spodbuja razvoj celotne vrednostne verige napajalnih baterij [in] spodbujajo podjetja, da izboljšajo svojo sposobnost zagotavljanja ključnih virov, kot so litij, nikelj, kobalt in platina“ ([255]).

([249]) Na voljo na naslovu: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Na voljo na naslovu: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Angleška različica je na voljo na spletišču nacionalnega ljudskega kongresa: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Na voljo na naslovu: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Angleški prevod je na voljo na spletni strani FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf
([252]) Na primer litij, baker, boksit, nikelj, grafit, fosfor in mineralna sol.
([253]) Celotno besedilo načrta je na voljo na naslovu: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) V 13. petletnem načrtu za razvoj strateških in nastajajočih industrij so določeni naslednji cilji: „Ob upoštevanju razvojnih potreb […] vozil na pogon z novimi viri energije in drugih industrij bo [Kitajska] razširila lahke zlitine visoke trdnosti, visokozmogljiva vlakna, posebne zlitine, napredne anorganske nekovinske materiale, visokokakovostno posebno jeklo, nove prikazovalne materiale, materiale za napajalne baterije, […] [in] povečala dodano vrednost novih materialov, oblikovala blagovne znamke novih materialov in povečala mednarodno konkurenčnost.“ Ta načrt vključuje tudi ključno nalogo 21, in sicer „doseči obsežno uporabo vozil na pogon z novimi viri energije in organizirati izvajanje projektov za izboljšanje napajalnih baterij vozil na pogon z novimi viri energije“, ki le potrjuje, da je razvoj sektorja baterij ključnega pomena za dosego končnega cilja, tj. za razvoj vozil na pogon z novimi viri energije.

(718) Katalog smernic za prestrukturiranje industrije (odlok št. 49 [2019]) ([256]), ki ga je izdala nacionalna komisija za razvoj in reforme ter začne veljati 1. januarja 2020, vključuje tri kategorije – „spodbujano“, „omejeno“ in „zastarelo“ ter kaže, kako vlada izrecno spodbuja in podpira razvoj nekaterih industrij in posebnih tehnologij, od drugih pa hkrati odvrača, jih omejuje in celo prepoveduje. Vsi glavni elementi dobavne verige akumulatorskih električnih vozil, kot so materiali za pozitivno elektrodo, na primer LFP, litij-ionske baterije, elektroliti, projekti za raziskovanje litija ([257]), visokozmogljivi materiali iz bakrene folije, grafit, aluminij in jeklo za industrijo novih virov energije, so navedeni v kategoriji spodbujanih industrij. S tem je ponovno poudarjeno, da vlada industrije akumulatorskih električnih vozil ne obravnava kot samostojno industrijo, temveč predvideva oblikovanje vseobsegajočega okvira za razvoj te industrije in ustvarjanje ugodnih tržnih pogojev, ki bi proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil omogočili, da pridobijo konkurenčno prednost pred tujimi akterji. Katalog smernic za prestrukturiranje industrije iz leta 2019 je bil nadomeščen z izdajo iz leta 2024, ki je začela veljati 1. februarja 2024 ([258]). Za novi katalog je značilen večji poudarek na novih visokotehnoloških in zelenih tehnoloških sektorjih, ki spadajo v kategorijo „spodbujanih industrij“, kot so pametna proizvodnja, avtomatizirani stroji, zajemanje, uporaba in shranjevanje zelenega vodika ter sončne celice naslednje generacije.

(719) Načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2021–2035 potrjuje smernice politike za celotno dobavno verigo od ključnih surovin, kot so litij, nikelj in kobalt, do izboljšanja procesa in učinkovitosti proizvodnje, da bi „izvajali prebojne ukrepe na področju tehnologije baterij, izvajali raziskave o ključnih temeljnih tehnologijah, kot so materiali za pozitivne in negativne elektrode, elektroliti, separatorji in membranske elektrode, okrepili tehnične raziskave pomanjkljivosti visokozmogljivih, lahkih, visokovarnostnih, nizkocenovnih napajalnih baterij in napajalnih baterij z dolgo življenjsko dobo“ ([259]). Baterije za vozila na pogon z novimi viri energije so zajete tudi v oddelku 2 poglavja IV z naslovom Spodbujanje inovativne uporabe ključnih sistemov, katerega cilj je spodbujati razvoj celotne vrednostne verige baterij. To vključuje zlasti spodbujanje družb, da zagotovijo dostop do ključnih virov, kot so litij, nikelj, kobalt in platina. Načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2021–2035 in akcijski načrt za baterije iz leta 2017, s katerima se zagotavljajo tudi davčne olajšave ter podpora vlade v obliki spodbud in naložb, sta glavna vladna načrta za industrijo baterij.

(720) Strategija Made in China 2025 je še en primer vseobsegajoče vladne podpore industriji. Napovedan je bil leta 2015, gre pa za nacionalno strategijo, osredotočeno na deset ključnih sektorjev, ki v obdobju do leta 2025 prejemajo posebno podporo in pozornost. Podpora se dodeli prek posojil bank v državni lasti na nekomercialni podlagi ter poleg drugih privilegijev prek izvzetja od izpolnjevanja nekaterih standardov in predpisov. Kitajska industrija baterij je vključena v sektorje, ki jih je treba podpreti kot bistven del sektorja vozil na pogon z novimi viri energije: „Energijsko varčna vozila in vozila na pogon z novimi viri energije: Še naprej podpirati razvoj električnih vozil in vozil na gorivne celice, […] ter izboljšati inženirstvo in industrijo osnovnih tehnologij, kot so napajalne baterije, pogonski motorji, visokozmogljivi motorji z notranjim zgorevanjem, napredni menjalniki, lahki materiali in inteligentne nadzorne zmogljivosti, **da bi oblikovali celovit industrijski sistem in inovacijski sistem od ključnih sestavnih delov do dokončanih vozil** [dodan poudarek] ter spodbujali skladnost neodvisnih blagovnih znamk energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije z naprednimi mednarodnimi ravnmi“ ([260]).

([256]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) V točki 2 oddelka 11 (Petrokemična industrija): „Raziskovanje, razvoj in celovita uporaba omejenih mineralnih virov, kot so žveplo, kalij, bor, litij in brom; razvoj in uporaba tehnologije za celovito uporabo ostankov obdelave fosfatne rude; izbira in uporaba nizko in srednje kakovostne fosforitne in fluoritne rude ter celovita uporaba virov, povezanih s fosforitno in fluoritno rudo“.

([258]) Glej https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Glej opombo 237.

([260]) Glej točko III.6.6 obvestila državnega sveta o strategiji Made in China 2025, ki je na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) V usmerjevalnih mnenjih o širitvi naložb v strateške nastajajoče industrije ter vzpostavljanju in krepitvi novih točk rasti in centrov rasti (odlok št. 1409 [2020]) ([261]) nacionalne komisije za razvoj in reforme je določeno, da mora vlada na ključnih industrijskih področjih, kot so novi materiali ([262]) in industrija vozil na pogon z novimi viri energije, oblikovati industrijske grozde in „spodbujati oblikovanje novih regionalnih centrov rasti“, optimizirati poslovno okolje ter povečati davčno in naložbeno podporo. Usmerjevalna mnenja spodbujajo tudi nacionalne strateške nastajajoče industrije z „uporabo davčne, zemljiške, finančne, znanstveno-tehnološke in tehnološke politike, politike talentov, intelektualne lastnine itd.“ ([263]). Oddelek IV usmerjevalnih mnenj vsebuje jasnejša navodila o financiranju in naložbeni podpori, kot so: državni skladi, tvegani kapital in investicijski skladi industrije, ki jih financira država. V usmerjevalnih mnenjih se spodbuja finančne institucije, naj povečajo podporo ključnim podjetjem v proizvodni verigi in optimizirajo finančne storitve za podjetja višje in nižje v proizvodni verigi, prav tako pa se spodbuja banke, naj ustanovijo centre finančnih storitev ali poslovne enote za nastajajoče panoge, vključno z vozili na pogon z novimi viri energije. V mnenjih se izrecno podpira sodelovanje med vlado, bankami in podjetji ter povečanje izdajanja obveznic s strani podjetij v strateških nastajajočih panogah, vključno z vozili na pogon z novimi viri energije. Na finančni ravni so kot odgovorne službe imenovani Ljudska banka Kitajske, komisija bančnih in zavarovalniških regulatorjev Kitajske, kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje in nacionalna komisija za razvoj in reforme ([264]).

(722) Poleg tega so proizvajalci baterij in dobavitelji surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, vključeni tudi v katalog spodbujanih industrij in so lahko upravičeni do 15-odstotne znižane davčne stopnje.

(723) S cilji in ukrepi, določenimi v načrtih in dokumentih politike na centralni ravni, se zagotavljajo smernice glede razvoja baterij in vhodnih materialov višje v verigi, povezanih s sektorjem vozil na pogon z novimi viri energije, v korist celotne industrije akumulatorskih električnih vozil, v provincialnih in lokalnih načrtih pa se obravnavajo posebnosti zadevnih območij in podjetij, ki imajo tam sedež. V njih so določeni podrobne cilje glede tega, kako vzpostaviti lokalno proizvodnjo in nadzorovati dobavne verige za domačo industrijo, pri čemer zajemajo vse vidike razvoja industrije in dajejo jasna navodila o vrsti spodbud, ki so na voljo podjetjem v dobavni verigi.

(724) Obstaja več lokalnih načrtov za mineralne vire, ki predstavljajo smernice za province in mesta za raziskovanje in izkoriščanje mineralnih virov ter določajo cilj za leto 2025 za raziskovanje in razvoj mineralnih virov. Tak primer je načrt za mineralne vire v Yichunu (2021–2025) ([265]). Navedeni cilj načrta za mineralne vire v Yichunu je, da se zgradi baza za industrijo litijevih baterij z mednarodnim vplivom ([266]). Ta načrt vsebuje tudi podroben pregled na novo načrtovanih rudnikov in industrije v okolici. Na primer, razvojno območje za rudarjenje tantala, niobija in litija Yichun Yashan je bilo zgrajeno s ciljem podpreti razvoj 100 milijard vrednega grozda industrije litijevih baterij in novih virov energije v Yichunu ([267]).

(725) Načrt mesta Suining vsebuje določbe o razvojnih ciljih („do leta 2025 bo […] [letna proizvodnja] materiala za pozitivne elektrode dosegla več kot 800 000 ton, predhodnih sestavin materiala za pozitivne elektrode pa več kot 500 000 ton“), letnih proizvodnih ciljih („pospešiti […] letno proizvodno zmogljivost litij-ionskih baterij, ki naj bi dosegla 100 GWh, od tega bo zmogljivost proizvodnje napajalnih baterij dosegla 60 GWh. […] Spodbujati gradnjo mestnega energijskega kompleksa „pet v enem“, ki zajema „polnjenje, shranjevanje, pripravo, zamenjavo

([261]) Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Angleški prevod je na voljo na naslovu: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Oddelek II(4): „Izboljšanje tehnološke ravni rudarjenja, taljenja in globoke predelave redkih zemelj, vanadija-titana, volframa-molibdena, litija, rubidija-cezija, grafita in drugih posebnih virov na področju rudarstva, taljenja in globoke predelave“.

([263]) Oddelek III(9) usmerjevalnih mnenj o širitvi naložb v strateške nastajajoče industrije.

([264]) Oddelek IV(15) usmerjevalnih mnenj o širitvi naložb v strateške nastajajoče industrije.

([265]) Na voljo na naslovu: 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]) Glej poglavje 4, oddelek 1, načrta za mineralne vire za Yichun.

([267]) Glej stolpec 6 načrta za mineralne vire za Yichun.

in prodajo litijevih baterij ter si prizadevati, da bodo prihodki iz poslovanja industrije litijevih baterij v mestu presegali 100 milijard juanov“) in ciljnih stopnjah dobička („prizadevamo si za razvoj treh podjetij s prihodki iz poslovanja, ki presegajo 10 milijard juanov, in 15 podjetij s prihodki iz poslovanja, ki presegajo 1 milijardo juanov, ter za oblikovanje večstopenjskega razvojnega grozda velikih, srednjih, malih in mikro podjetij do leta 2025“), razvojni načrt občine Shandong pa vsebuje navodila o prodajnih ciljih („od leta 2021 do leta 2025 bomo vzpostavili več kot 5–10 vodilnih podjetij za litijeve baterije, ki proizvajajo baterije za shranjevanje svetlobne in električne energije ter energije, razvili skupino podpornih podjetij s prihodki med 500 milijoni in 1 milijardo juanov ter oblikovali industrijski grozd 50–100 podjetij višje in nižje v verigi industrije novih virov energije na področju litijevih baterij“).

(726) Provinca Jiangxi je glavno vozlišče proizvodnje litija in provinca, v kateri se nahaja Yichun, imenovan „litijeva prestolnica Azije“ ([268]). Zaradi bogatih zalog litija provinca posebno pozornost namenja sektorju novih energetskih materialov in litijevih baterij. Oktobra 2022 je bilo v provinci izdano obvestilo o več ukrepih politike za izboljšanje in okrepitev industrije novih virov energije na področju litijevih baterij v provinci (obvestilo št. 21 [2022]) (v nadaljnjem besedilu: ukrepi v zvezi z litij-ionskimi baterijami) ([269]). Podpora je izražena na vseh ravneh dobavne verige, od dobave mineralnih virov do vzpostavitve industrije litijevih baterij. Ukrepi v zvezi z litij-ionskimi baterijami predvidevajo na primer vzpostavitev usmerjevalnih skladov za raziskovanje, razvoj in naložbe v mineralne vire litija ([270]). Industrija baterij v provinci Jiangxi je podprta z več vrstami nadomestil, nagrad ([271]) in podpore v smislu rabe zemljišč, električne energije ([272]), plina itd. ([273]), vključno z zavarovanji z zastavljenimi lastniškimi vrednostnimi papirji in zavarovalno jamstveno shemo.

(727) Komisija je tudi ugotovila, da je občina Yichun že leta 2009 začela usmerjati in varovati mineralne vire mesta, da bi spodbudila razvoj industrije novih virov energije na področju baterij. To je zajeto v dokumentu Več mnenj občine Yichun o izboljšanju upravljanja mineralnih virov litija ([274]) (v nadaljnjem besedilu: Mineralni viri litija v občini Yichun). V členu 3 je nadalje opredeljeno, da je urad vodilne skupine za razvoj industrije novih virov energije na področju litijevih baterij v Yichunu odgovoren za usmerjanje in usklajevanje celovitega razvoja in uporabe mineralnih virov litija v mestu ter za zagotavljanje stabilne oskrbe z litijem za mestna podjetja s področja baterij. Občinski izvršni svet v členu 6 nadalje daje navodila podjetjem za pridobivanje litija, naj „dejavno podpirajo podjetja za baterije na nove vire energije [v Yichunu] in jim pomagajo, da postanejo večja in močnejša, ter vzpostavijo dolgoročno sodelovalno in vzajemno koristno strateško partnerstvo med [rudarskimi podjetji in podjetji za proizvodnjo baterij]“. V členu 7 so navodila o mehanizmu določanja cen, ki je vzpostavljen za preprečevanje cenovnega monopola. Vodilna skupina je zadolžena za „vodenje pri organiziranju podjetij za litij na področju novih virov energije in [rudarskih podjetij] za prilagajanje na podlagi trenda razvoja trga pod predpostavko, da se določi referenčna cena, ter za enotna pogajanja in določanje dobavne cene litijeve sljude, ki jo zahtevajo podjetja za litij na področju novih virov energije“.

(728) Tudi načrti province Fujian in občinski načrti občine Ningde vključujejo posebne določbe o vrsti ponujene podpore, včasih celo vse do izrecne navedbe podprtih podjetij. Tako je v primeru največjega svetovnega proizvajalca baterij CATL, ki ima sedež in pomembne proizvodne zmogljivosti v tej provinci.

([268]) O sporu glede litijeve prestolnice Kitajske z vidika rudnika Yichuna Guoxuan Suo, Shanghai Metals Market. Na voljo na naslovu: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.

([269]) Na voljo na naslovu: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Točka 5 ukrepov.

([271]) Točka 3 ukrepov.

([272]) Točka 1 ukrepov.

([273]) Točka 8 ukrepov.

([274]) Na voljo na naslovu: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

(729) V 13. petletnem načrtu province Fujian za razvoj vozil na pogon z novimi viri energije je navedeno, da „z družbo CATL v središču [provinca Fujian] dejavno spodbuja širitev industrijskih verig, kot so napajalne baterije“ ([275]).

(730) Usmerjevalna mnenja province Fujian podpirajo naložbe v visokokakovostne projekte na področju litijevih baterij, novih virov energije in novih materialov ter so namenjena spodbujanju finančnih institucij k sodelovanju s povezanimi industrijami in posebnimi skladi za izvajanje naložb in posojil, povečanju kreditne podpore za projekte industrije s področja litijevih baterij, novih virov energije in novih materialov, vključno s podporo v obliki popustov na obresti za velike gradbene projekte na področju proizvodnih baz za nove energijske vire litijevih baterij in nove materiale. Z načrtom se predlaga tudi vzpostavitev neodvisnega in „nadzorljivega“ sistema industrijskih inovacij, ki bi podpiral razvoj inovacijskih platform, kot je nacionalni inženirski raziskovalni center za tehnologijo elektrokemičnega shranjevanja energije družbe CATL. To je rezultat izvajanja nacionalnih politik, ki jih izvaja lokalna vlada v sodelovanju z zasebnim podjetjem. Vzpostavitev inovacijske platforme za napajalne baterije, ki temelji na sodelovanju med podjetji, univerzami in raziskovalnimi centri, je namreč ena od ključnih nalog akcijskega načrta za baterije iz leta 2017 ([276]).

(731) posebnem načrtu mesta Ningde za visokokakovosten razvoj predelovalne industrije med 14. petletnim načrtom ([277]) je določen cilj, da se do leta 2025 doseže 350 GWh zmogljivosti za proizvodnjo litijevih baterij in da ta industrija postane vodilna z razvojem družbe CATL. Tesne povezave družbe CATL z vladami različnih občin in provinc se odražajo tudi v sporazumu o strateškem sodelovanju, ki sta ga leta 2021 podpisali družba CATL in ljudska vlada province Guizhou ([278]) in na podlagi katerega je nastal projekt proizvodne baze za baterije za novo energijo in shranjevanje energije družbe CATL v provinci Guizhou ([279]). Te tesne povezave izrecno potrjuje tudi operativni direktor družbe CATL v provinci Guizhou, ki je izjavil, da „se bo družba CATL v provinci Guizhou še naprej zavzemala za inovativni in visokokakovostni razvoj […] ter dejavno podpirala visokokakovostne razvojne cilje delovnega in upravnega odbora za novo okrožje Gui'an in jih izpolnjevala ter prispevala k oblikovanju verige industrije novih virov energije v mestih Guiyang in Gui'an“ ([280]). Mesti Guiyang in Gui'an se nahajata v provinci Guizhou. Drugi primeri tesne vključenosti vlade zajemajo celovit sporazum o sodelovanju z vlado mesta Zhaoqing ([281]), sporazum o strateškem sodelovanju z vlado province Sečuan ([282]) in naložbeno skupino v državni lasti Shudao Investment Group ([283]). Družba CATL poleg tega v zvezi z litijevim heksafluorofosfatom, ki je vrsta litija, ki se uporablja kot elektrolit v litij-ionskih baterijah, in železovim fosfatom sodeluje s skupino Guizhou Phosphate Chemical Group, ki je podjetje v državni lasti. Poleg tega je družba CATL Guizhou, odvisna družba družbe CATL, decembra 2021 s skupino Guizhou Phosphate Chemical Group ustanovila rudarsko družbo Guizhou Shidai Mining Co., Ltd. ([284]). Skupina Guizhou Phosphate Chemical Group je omenjena v akcijskem načrtu province Guizhou, ki določa posebne proizvodne cilje za družbe v provinci Guizhou, ki proizvajajo materiale, ki se uporabljajo za energetski prehod. Načrt vsebuje jasne cilje glede letne proizvodnje litij-železovega fosfata, elektrolita, ki prenaša ione med anodo in katodo v litij-ionskih baterijah, ter jasno določa, kateri vladni oddelki in enote so odgovorni za te cilje. Med več navedenimi družbami naj bi letna proizvodnja družbe Guizhou Phosphorus Chemical New Energy dosegla 30 000 ton železovega fosfata, družba Guizhou Yuneng pa bi morala doseči letno proizvodnjo 150 000 ton litij-železovega fosfata.

([275]) Na voljo na naslovu: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.
([276]) Glej oddelek III(1) akcijskega načrta za baterije iz leta 2017.
([277]) Na voljo na naslovu: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Na voljo na naslovu: https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Informacije so na voljo na naslovu: https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Glej časnik Guizhou Daily, 10. marec 2023, na voljo na naslovu: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) *CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing* (Družba CATL podpisala celovit sporazum o sodelovanju z mestom Zhaoqing), CATL, 12. oktober 2023. Na voljo na naslovu: https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) *Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation* (Provinca Sečuan in družba CATL poglobili strateško sodelovanje), CATL, 5. februar 2024, na voljo na naslovu: https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) *CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation* (Družba CATL in skupina Shudao Investment Group vzpostavili strateško sodelovanje), CATL, 18. februar 2024. Na voljo na naslovu: https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) *CATL sets up mining company after BYD* (Družba CATL je po skupini BYD ustanovila rudarsko družbo), CnEVPost, 4. januar 2022. Na voljo na naslovu: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) Razvoj družbe CATL in mesta Ningde sta neločljivo povezana, saj je mesto zastavilo cilj, da bo do leta 2025 doseglo proizvodno zmogljivost 350 GWh za proizvodnjo litijevih baterij in postalo vodilno v industriji tako, da se bo „[osredotočalo] na spodbujanje tretje, četrte in pete faze povečanja zmogljivosti družb CATL in CATL New Energy Technology ter na izgradnjo projektov družb CATL in FAW, da bo še naprej širilo glavni industrijski vodilni družbi CATL in CATL New Energy Technology ter še naprej krepilo zmogljivosti za proizvodnjo baterij in tržni delež baterij […]“ ([285]). Drugi podporni ukrepi vključujejo subvencije za nakup opreme ([286]), nagrade na podlagi letne proizvodnje podjetij ([287]) in finančno podporo ([288]).

(733) Nazadnje, kar zadeva mesto Shenzhen, v katerem ima med drugim sedež družba BYD, so v shenzhenskem načrtu navedena podrobna navodila o vrsti finančne podpore, ki bi jo morale bančne in finančne institucije zagotavljati industriji vzdolž celotne dobavne verige, od nabave blaga do povečanja porabe vozil na pogon z novimi viri energije pri potrošnikih. S shenzhenskim načrtom se med drugim omogočajo: „podpora ključnim podjetjem pri izdajanju računov v dobavni verigi in spodbujanje finančnih institucij, da povečajo diskontirano financiranje računov v dobavni verigi, […] podpora bančnim finančnim institucijam, da se osredotočijo na razvojno usmeritev gospodarstva industrije vozil na pogon z novimi viri energije […], oblikovanje načrtov finančnih storitev v celotnem življenjskem ciklu ter izvajanje prožnih metod za oblikovanje cen posojil in odplačevanje obresti“ ([289]). Za družbe, ki proizvajajo vozila na pogon z novimi viri energije, morajo finančne institucije v skladu z načrtom „povečati kreditno podporo za tehnološko preoblikovanje, naložbe v raziskave in razvoj, povečanje proizvodnje, povečanje deleža srednje- in dolgoročnih posojil“ ([290]) ter „dejavno preučevati in razvijati inovativne produkte, kot so osebna posojila na podlagi zastave vozila na pogon z novimi viri energije in posojila za zmanjšanje emisij ogljika, da se podpreta zeleni in nizkoogljični razvoj avtomobilskih družb“ ([291]).

(734) Finančne institucije družbe s področja napajalnih baterij podpirajo s finančnim poroštvom, povezovanjem naložb in posojil, sindiciranimi posojili itd. ([292]), družbe za proizvodnjo motorjev in elektronskih krmilnih sistemov pa so podprte s posojili za znanost in tehnologijo, tveganim kapitalom, lastniškim financiranjem itd. ([293]). V končni fazi potrošnje vozil na pogon z novimi viri energije „[se] bančne finančne institucije spodbuja, naj povečajo podporo za avtomobilska potrošniška posojila, preučijo inovacije na področju spletnih posojilnih produktov, sprejmejo nove digitalne metode za obvladovanje tveganj, izboljšajo izkušnje strank in zagotovijo diferencirane rešitve finančnih storitev“ ([294]). Poleg tega je v shenzhenskem načrtu določeno zagotavljanje „podpore avtomobilskim družbam pri ustanavljanju avtomobilskih družb za potrošniško financiranje in drugih institucij, da se zagotovijo profesionalne finančne storitve za potrošnjo vozil na pogon z novimi viri energije in nadalje poveča stopnja prodora vozil na pogon z novimi viri energije na trg ([295]). V oddelku III (1.9) shenzhenskega načrta je predvidena podpora za celotno industrijsko verigo finančnih institucij za vse vrste podjetij, ki se ukvarjajo z vozili na pogon z novimi viri energije (zagonska podjetja, mala, srednja in mikro podjetja), v obliki posojil, zunanjih neposrednih naložb, državnega poroštva, kompenzacijskih skladov za tveganja v zvezi z bančnimi posojili, nagrad in subvencij. Poleg tega je v shenzhenskem načrtu določeno zagotavljanje „podpore avtomobilskim družbam pri ustanavljanju družb za potrošniško avtomobilsko financiranje in drugih institucij, da se zagotovijo profesionalne finančne storitve za potrošnjo vozil na pogon z novimi viri energije in nadalje poveča stopnja prodora vozil na pogon z novimi viri energije na trg“. Industrija se podpira tako doma kot na mednarodni ravni („optimizacija čezmejnih finančnih storitev za podporo družbam, ki se ukvarjajo z vozili na pogon z novimi viri energije, pri ‚globalnem poslovanju‘“) ([296]).

(735) V načrtih je poudarjena potreba po nadaljnjem povezovanju industrije baterij in industrije električnih vozil za zagotovitev ključnih surovin, zmanjšanje stroškov ter podporo spodbujanju in napredku pri raziskavah in inovacijah na področju baterij, da se izboljša delovanje akumulatorskih električnih vozil in spodbudi njihova popularizacija.

([285]) Poglavje III, oddelek 1, proizvodnega načrta mesta Ningde.
([286]) Glej točko 2 *ukrepov mesta Ningde*, na voljo na naslovu: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.
([287]) Glej na primer točko 3 ukrepov mesta Ningde.
([288]) Glej na primer točko 7 ukrepov mesta Ningde: „Spodbujanje podjetij v državni lasti, da preučijo možnost ustanovitve delniških skladov za projekte na področju [dobavne] verige industrije novih virov energije“.
([289]) Oddelek III (1.7) shenzhenskega načrta.
([290]) Oddelek III (1.1) shenzhenskega načrta.
([291]) *Prav tam*.
([292]) Oddelek III (1.2) shenzhenskega načrta.
([293]) Oddelek III (1.3) shenzhenskega načrta.
([294]) Oddelek III (1.6) shenzhenskega načrta.
([295]) *Prav tam*.
([296]) Oddelek III (1.12) shenzhenskega načrta.

(736) Komisija je v različnih načrtih in dokumentih politike, navedenih zgoraj v tem oddelku, ugotovila tudi, da lahko podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo in predelavo vhodnih materialov za industrijo akumulatorskih električnih vozil, izkoristijo številna preferenčna financiranja, kot so:

— dostop do državnih skladov, tveganega kapitala in industrijskih investicijskih skladov, ki jih financira država,

— obveznice,

— izvozne omejitve,

— zavarovanja z zastavljenimi lastniškimi vrednostnimi papirji s podporo države,

— jamstveni skladi,

— zavarovalna jamstvena shema,

— zemljišča, elektrika in plin po nižjih cenah,

— posojila bank v državni lasti na nekomercialni podlagi,

— preferenčne fiskalne politike,

— subvencije za nakup,

— nagrade.

(737) Navedeni dokumenti in dokazi potrjujejo, da je bil cilj politike kitajske vlade, kot se izvaja v njih, spodbujanje razvoja industrije akumulatorskih električnih vozil, med drugim s podpiranjem industrije baterij in njihovih vhodnih materialov kot ključnega dejavnika za uspešno doseganje takega cilja.

(3) *Posebni ukrepi, ki jih je kitajska vlada sprejela za doseganje ciljev politike za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil*

(a) *Javna podpora industriji proizvajalcev baterij in njihovih vhodnih materialov*

(738) Komisija je poleg pravnih virov, navedenih v uvodni izjavi 736, opredelila še več pravnih virov, ki kažejo na javno podporo za industrijo proizvajalcev baterij in vhodnih materialov zanje, končni cilj pa je razvoj teh sektorjev v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Ti viri jasno kažejo na močno vmešavanje in nadzor centralne vlade v sektorju baterij in vhodnih materialov za baterije na področjih proizvodnje, ciljev prodaje in nadzora cen. To ni zgolj regulativni okvir za dobavitelje vhodnih materialov, temveč okvir, v katerem imajo dobavitelji vhodih materialov pooblastila, ki jim omogočajo, da oblikujejo vladne funkcije v zvezi s trženjem in dobavo vhodnih materialov (tj. baterij in litija), da bi dosegli ustrezen cilj vlade glede razvoja sektorja vozil na pogon z novimi viri energije, katerega del so akumulatorska električna vozila. Ukrepi, s katerimi se podpirajo LFP in baterije, kažejo, da se s podpiranjem vhodnih materialov višje v verigi spodbuja razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil. Dobavitelji vhodnih materialov imajo zaradi podpore kitajske vlade na voljo sredstva za opravljanje svojih javnih funkcij, tj. razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil.

(739) Komisija je preučila tudi, ali so proizvajalci baterij prejemali finančno podporo kitajske vlade, ki jim je omogočila, da so izvajali nacionalne politike in opravljali funkcijo javnih organov. Zaradi nesodelovanja je imela Komisija na voljo le omejene informacije, zato se je morala zanašati na razpoložljiva dejstva. V zvezi s tem se je oprla na javno dostopne informacije o družbi CATL in na informacije, ki so jih predložili proizvajalci baterij, povezani s skupinama Geely in SAIC.

(740) Razpoložljive informacije v zvezi z družbo CATL so pokazale, da je lahko družba postala dobičkonosna in vplivna zaradi vladne podpore in značilnosti kitajskega domačega trga. Iz javnih virov je med drugim razvidno, da so vladna sredstva do leta 2020 predstavljala petino njenega neto dohodka ([297]). Obstoj te podpore je potrdila novejša objava, v kateri je navedeno, da je „družba CATL leta 2023 prejela 5,72 milijarde juanov (790 milijonov USD), kar je več kot dvakrat več kot leto prej“, kar predstavlja „13 % njenega čistega dobička“ ([298]).

(741) Komisija je ugotovila tudi, da so imeli proizvajalci baterij, povezani s skupinama Geely in SAIC, ki so predložili vprašalnik, koristi tudi od subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, kot so preferenčno financiranje, programi oprostitve in znižanja davkov ter nepovratna sredstva. Ugotovitev je tudi v skladu z ugotovitvami Komisije, opisanimi v uvodni izjavi 735.

(742) Zaradi nesodelovanja nepovezanih dobaviteljev LFP Komisija ni mogla ugotoviti, ali so imeli tudi dobavitelji LFP koristi od vladne podpore, tako kot proizvajalci baterij. Vendar je lahko glede na veljavni regulativni okvir in nacionalne politike sklepala, da so imeli tudi proizvajalci LFP, tako kot proizvajalci baterij, koristi od državne finančne podpore v različnih oblikah.

(743) Zato je sklenila, da je kitajska vlada umetno vzdrževala finančno stabilnost proizvajalcev baterij in proizvajalcev LFP, da bi lahko izvajali svoja vladna pooblastila za prodajo baterij in LFP kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil za plačilo, nižje od primernega.

(b) *Ukrepi kitajske vlade v zvezi z oblikovanjem cen baterij in znižanjem stroškov za industrijo akumulatorskih električnih vozil*

(744) Kitajska vlada je izvedla več ukrepov za zagotovitev, da bi se baterije in njihovi vhodni materiali industriji akumulatorskih električnih vozil dobavljali po nizkih cenah. Poleg tega je kitajska vlada zagotovila, da so se ustrezni stroški za industrijo akumulatorskih električnih vozil za tako pomembne vhodne materiale za proizvodnjo teh vozil zmanjšali. Ti ukrepi so očitno zagotovili prednost industriji akumulatorskih električnih vozil. To med drugim dokazujejo naslednji dokumenti.

(745) Posebna navodila o stroških baterij so bila vključena že v načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020, v katerem je bilo določeno, da bi morali biti stroški modulov napajalnih baterij do leta 2015 nižji od 2 juanov/vatno uro, ti stroški pa bi se morali do leta 2020 dodatno znižati na manj kot 1,5 juana/vatno uro ([299]). V načrtu je bila določena tudi ustanovitev 2–3 vodilnih podjetij na področju napajalnih baterij, katerih obseg proizvodnje in prodaje bi znašal več kot 10 milijard vatnih ur, ter ustanovitev 2–3 osrednjih družb za proizvodnjo pozitivnih in negativnih elektrod, elektrolitov in drugih ključnih materialov ([300]). Iz načrta je razvidno, da je imela vlada osrednjo vlogo pri razvoju industrije, in sicer v okviru „spoštovanja kombinacije vladnih smernic in tržnih spodbud“. V začetnem obdobju bo vlada zlasti „imela dejavno vlogo pri načrtovanju smernic in političnih spodbud, zbirala znanstvene, tehnološke in industrijske vire, spodbujala razvoj in proizvodnjo energijsko varčnih vozil in vozil na pogon z novimi viri energije ter usmerjala potrošnje na trgu“ ([301]). To naj bi se doseglo z dodelitvijo centralnih sredstev, preferenčnimi davčnimi politikami in podporo finančnih institucij ([302]).

(746) Akcijski načrt za baterije iz leta 2017, pripravljen v skladu s cilji strategije Made in China 2025, določa tri ključne naloge: prvič, „nadalje zmanjšati stroške in zagotoviti dobavo visokokakovostnih napajalnih baterij pred letom 2018“; drugič, „doseči 260 vatnih ur/kilogram energijske gostote, specifične za sistem, ter znižati stroške na manj kot 1 juan/vatno uro do leta 2020; tretjič, doseči 500 vatnih ur/kilogram energijske gostote do leta 2025“.

([297]) Glej letno poročilo družbe CATL za leto 2020 in *Why a China Company dominants Electric Car Batteries* (Zakaj na trgu baterij za električna vozila prevladuje kitajska družba), The New York Times, 22. december 2021, na voljo na naslovu: 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]) Oddelek 5(1), načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020.

([300]) Oddelek 2(2), načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020.

([301]) Oddelek 2(2), načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020.

([302]) Oddelek 5(2) in (3), načrt za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020.

(747) V zvezi s tem dokazi o cenovnih kapicah kažejo, da je zagotavljanje navedenega blaga, ki ga ureja kitajska vlada, postalo vladna funkcija, ki jo izvajajo dobavitelji vhodnih materialov v funkciji javnih organov. Kitajska vlada določa zelo specifične kvalitativne razvojne cilje, da bi dosegla stabilnost trga in znižala stroške. Zato mora biti rast industrije baterij „usklajena“ ([303]), raziskave in razvoj pa morajo biti usmerjeni v izboljšanje litij-ionskih napajalnih baterij ([304]) – tj. glavne vrste baterij, ki se uporablja za akumulatorska električna vozila. Da bi se ti cilji dosegli, je v akcijskem načrtu za baterije iz leta 2017 določeno „povečanje podpore politike“ ([305]). Ta podpora politike vključuje „vodilno vlogo vlade“ in „oprostitev plačila trošarine, če je izdelek napajalne baterije upravičen do nje; družbe s področja napajalnih baterij so upravičene do davčnih spodbud, kot so za visokotehnološka podjetja, prenos tehnologije in tehnološki razvoj“ ([306]).

(748) Akcijski načrt za baterije iz leta 2017 zajema tudi odnos med vlado in industrijskimi združenji, kar je poudarjeno v oddelku 4.3 načrta, in sicer z „omogočanjem polnega uresničevanja vloge industrijskih združenj in drugih organizacij ter izmenjavo in sodelovanjem pri […] političnih ukrepih in predlogih, krepitvijo upravljanja samodiscipline industrije ter spodbujanjem usklajenega razvoja napajalnih baterij in s tem povezanih industrij“. Vloga industrijskih združenj v kitajskem gospodarskem sistemu bo obravnavana v uvodni izjavi 778.

(749) Posredovanje države v celotni dobavni verigi in njen cilj, da se znižajo cene v korist industrije akumulatorskih električnih vozil, pa izhajata predvsem iz obvestila o industriji baterij, v katerem je predvidno sodelovanje med akterji višje in nižje v verigi „za stabilizacijo pričakovanj, pojasnitev količin in cen, zagotavljanje ponudbe in sodelovanje, ki koristi vsem“ ([307]). V obvestilu o industriji baterij je lokalnim službam za nadzor trga tudi naloženo, naj „okrepijo nadzor ter strogo preiskujejo in obravnavajo kopičenje, ‚navijanje cen‘, nelojalno konkurenco in drugo ravnanje višje in nižje v verigi industrije litijevih baterij, da se ohrani tržni red“ ([308]).

(750) To nadalje kaže, kako razširjeno je vmešavanje kitajske vlade pri proaktivnem zagotavljanju, da je treba cene v dobavni verigi baterij uskladiti navzdol, da bi spodbudili stabilnost trga v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Zato je kitajska vlada določila, da je zagotavljanje tega blaga po določeni ceni vladna funkcija, ki jo izvajajo javni organi.

(751) Še nazornejše je, da se vladno vmešavanje v cene domačih surovin odraža tudi v izjavah za javnost, ki jih daje ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo (MIIT). Na tiskovni konferenci v Pekingu aprila 2022 o dvigu cen surovin, ki se uporabljajo v električnih avtomobilih, je tiskovni predstavnik ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo potrdil, da bo ministrstvo „čim prej vrnilo [cene surovin] na razumno raven“ in „pomagalo pospešiti razvoj lokalnih virov na Kitajskem“ ter da „je stabilno delovanje sektorja pod velikim pritiskom, ki od vseh zadevnih strani zahteva, da se s tem spoprimejo s skupnimi močmi“ ([309]). To je bil nadaljnji ukrep po simpoziju o zvišanju cen materialov višje v verigi napajalnih baterij, ki so ga marca 2022 organizirali ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo, oddelek za industrijo surovin ter prvi oddelek za industrijo opreme ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo skupaj z oddelkom za cene nacionalne komisije za razvoj in reforme ter državno upravo za regulacijo trga ([310]). Srečanja so se udeležili kitajsko združenje industrije neželeznih kovin (CNMIA), kitajsko združenje proizvajalcev avtomobilov (CAAM), kitajsko industrijsko zavezništvo za inovacije v industriji avtomobilskih baterij (CAPBIIA) ter druge industrijske organizacije, pa tudi vodilne osebe, odgovorne za ključna podjetja višje in nižje v verigi razvoja virov litija, proizvodnje litijeve soli, katodnih materialov, napajalnih baterij in drugih industrijskih verig ([311]).

([303]) Oddelek 1(2), akcijski načrt za baterije iz leta 2017.
([304]) Oddelek 2(2), akcijski načrt za baterije iz leta 2017.
([305]) Oddelek 4(1), akcijski načrt za baterije iz leta 2017.
([306]) Oddelek 4(1), akcijski načrt za baterije iz leta 2017.
([307]) Glej točko 2 obvestila o industriji baterij.
([308]) Prav tam.
([309]) Ministrstvo namerava stabilizirati skoke cen, ki vplivajo na avtomobilsko industrijo, državni svet Ljudske republike Kitajske, 25. april 2022. Na voljo na naslovu: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Na voljo na naslovu: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Na voljo na naslovu: https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Znižanje stroškov je še posebej poudarjeno v smernicah za industrijo litij-ionskih baterij, ki jih je določila vlada, tj. standardiziranih pogojih iz leta 2021, v katerih so predlagani tehnični standardi, kot je najmanjša gostota energije baterijskih paketov 180 Wh/kg ([312]), predlagano pa je tudi „usmerjanje podjetij, naj zmanjšajo proizvodne projekte za enostavno povečanje proizvodnih zmogljivosti, krepitev tehnoloških inovacij, izboljšanje kakovosti izdelkov in zmanjšanje proizvodnih stroškov“ ([313]).

(753) Komisija je ugotovila tudi, da za nekatere surovine, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, veljajo izvozne omejitve, kot so ukrepi za nadzor izvoza in nevračilo domačega DDV v primeru izvoza. Navedeni cilj politike teh ukrepov je odvračanje od njihovega izvoza in ustvarjanje presežne domače ponudbe, tako da so nizke domače cene in zadostne količine v korist domačih industrijskih panog na koncu proizvodne verige, vključno s proizvajalci akumulatorskih električnih vozil.

(754) V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da LFP, vrsta litija, ki se uporablja v baterijah, ni upravičen do 13-odstotnega vračila DDV ob izvozu, zaradi česar je domača cena teh surovin umetno nižja za domačo potrošnjo.

(755) Kitajska vlada od leta 2006 uvaja začasne omejitve izvoza za blago, povezano z grafitom, s „sklepom o začasnem nadzoru izvoza izdelkov, povezanih z grafitom“ (obvestilo št. 50 [2006]) ([314]). V sklepu so določeni začasni ukrepi za nadzor izvoza za sedem vrst izdelkov, povezanih z grafitom ([315]). Začasni ukrepi za nadzor izvoza so bili razveljavljeni z obvestilom „Optimizacija in prilagoditev začasnih ukrepov za nadzor izvoza grafitnih izdelkov“ (obvestilo št. 39 [2023]) ([316]), ki je bilo objavljeno 20. oktobra 2023 in je začelo veljati 1. decembra 2023. Hkrati sta bili s to politiko na seznam za nadzor izvoza dodani dve novi vrsti izdelkov, povezanih z grafitom. Za grafit veljajo tudi izvozne omejitve v obliki nevračila 13-odstotnega domačega DDV v primeru izvoza ([317]).

(756) Komisija je ugotovila tudi, da za nekatere vrste bakra velja 30-odstotna izvozna dajatev v skladu z načrtom za prilagoditev tarif iz leta 2022 ([318]) in načrtom za prilagoditev tarif iz leta 2023 ([319]). Na podlagi ustrezne oznake HS se obračuna dodatna začasna izvozna dajatev v višini od 5 do 15 %.

(757) Nazadnje je Komisija ugotovila tudi, da Kitajska utrjuje svojo industrijo redkih zemelj, ki je potrebna tudi za proizvodnjo baterij za akumulatorska električna vozila, da bi med drugim nadzorovala ravni cen ter zagotovila dosego strateških in gospodarskih ciljev ter ciljev na področju trajnostnosti. Natančneje, decembra 2021 so se združili trije državni subjekti, da bi ustanovili skupino China Rare Earth Group Co. Ltd., ki pokriva približno 62 % vseh dobav težkih elementov redke zemlje na Kitajskem ([320]). Zato je vlada na nacionalni ravni sprejela druge ukrepe, kot je uvedba izvoznih omejitev, da bi povečala oskrbo domačih proizvajalcev s poceni in razpoložljivimi surovinami, med drugim potrebnimi za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil.

(c) *Sklep*

(758) Iz vladnih smernic, mnenj in predpisov v zvezi z industrijo akumulatorskih električnih vozil je razvidno, da vlada industrijo usmerja k razvoju in izboljšanju z nižanjem stroškov in stabilno ponudbo ključnih vhodnih materialov. Poleg tega je vlada vzpostavila sistem jasnega in stalnega nadzora in spremljanja oblikovanja cen baterij in njihovih vhodnih materialov, da bi jih lahko industrija akumulatorskih električnih vozil nabavljala po nizkih cenah in v zadostnih količinah.

([312]) Glej oddelek III, točka 1, standardiziranih pogojev.
([313]) Glej oddelek I, točka 3, standardiziranih pogojev.
([314]) Na voljo na naslovu: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) Oznake HS: 3801 10 00 90, 3801 90 00 00, 6815 10 00 00, 8545 11 00 10, 8545 11 00 90, 8545 19 00 00 in 8545 90 00 00.
([316]) Na voljo na naslovu: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Glej oznake HS: 3801 10 00 na naslovu https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Na voljo na naslovu: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, glej prikaz 7.
([319]) Na voljo na naslovu: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, glej prikaz 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Vse navedeno kaže, da je kitajska vlada na centralni in lokalni ravni vzpostavila številne politike in ukrepe, namenjene dobaviteljem baterij in vhodnih materialov, da bi posredno podprla industrijo akumulatorskih električnih vozil. Vsi ti vhodni materiali predstavljajo znaten del stroškov proizvodnje akumulatorskih električnih vozil. Kitajska vlada s temi politikami določa cilje za zagotavljanje stabilne in obsežne oskrbe s temi baterijami in vhodnimi materiali po nižjih cenah v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil, s čimer se znatno zmanjšajo njihovi stroški, kar jim omogoča prodajo akumulatorskih električnih vozil po nižjih cenah, tudi na trgu Unije. Dokazi o finančni podpori, zagotovljeni proizvajalcem baterij, so navedeni v uvodnih izjavah 739 do 743.

(1) *Odnos med dobavitelji vhodnih materialov in kitajsko vlado*

(760) Komisija je po analizi pravnega in gospodarskega okvira, v katerem delujejo dobavitelji vhodnih materialov in ki ga močno narekujejo cilji politike kitajske vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil prek dobaviteljev vhodnih materialov, analizirala tudi značilnosti kitajskega domačega trga baterij, dokaze o prisotnosti/lastništvu države pri dobaviteljih vhodnih materialov ter druge indice, da je kitajska vlada izvajala pomemben nadzor nad temi subjekti (vključno z njihovimi organizacijskimi značilnostmi, verigami organov odločanja in splošnim odnosom s kitajsko vlado).

(761) Komisija je zahtevala informacije o strukturi domačega trga baterij. Kot je pojasnjeno v oddelku 3.3.1.2, kitajska vlada v zvezi z dobavitelji vhodnih materialov, ki delujejo na kitajskem domačem trgu, vključno z dobavitelji baterij za akumulatorska električna vozila, ni sodelovala in ni želela zagotoviti pojasnil ali bistvenih informacij o domačem trgu baterij. Zato se je morala Komisija pri sklepih zanašati na razpoložljiva dejstva v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

(762) V zvezi s tem se je Komisija zanašala na štiri sklope informacij, tj. informacije, predstavljene v poročilu skupine Rhodium ([321]), geografsko ravnotežje na trgu baterijskih celic, kot ga je predstavila organizacija Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([322]), poročilo kitajskega zavezništva za inovacije na področju industrije avtomobilskih napajalnih baterij ([323]) in informacije, ki so jih predložile vzorčene skupine, ki so kupovale baterije.

(763) Informacije, predstavljene v poročilu skupine Rhodium, kažejo, da „z izjemo družbe LG Energy Solution na kitajskem trgu baterij za električna vozila prevladujejo domači akterji“ ([324]). Natančneje, iz poročila je razvidno, da so imeli proizvajalci baterij v kitajski lasti leta 2021 več kot 88-odstotni tržni delež na kitajskem domačem trgu, pri čemer so imeli proizvajalci baterij, ki so v tuji lasti, le 4-odstotni tržni delež. Za preostalih 8 % matična država ni bila navedena. Vendar je Komisija glede na omejen delež večjih tujih dobaviteljev baterij na kitajskem trgu in nesodelovanje kitajske vlade sklepala, da so tudi drugi proizvajalci v kitajski lasti. V istem poročilu je bilo ugotovljeno tudi, da je imela družba CATL leta 2020 na kitajskem trgu več kot 52-odstotni tržni delež. Ker ni bilo informacij o nasprotnem, je Komisija sklenila, da so bile te ugotovitve veljavne tudi v obdobju preiskave.

(764) Komisija je ugotovila tudi, da je bilo deset opredeljenih proizvajalcev baterij, predstavljenih v poročilu skupine Rhodium, članov združenja CBIA (ali njegovega izvršnega sveta), združenja CIAPS in/ali delno v državni lasti. Medtem ko so člani združenj CBIA in CIAPS predstavljali več kot 86 % tržnega deleža, so imeli podpredsedniki ali člani izvršnega sveta na neki točki v letu 2021 več kot 62-odstotni tržni delež. V poročilu je navedeno tudi, da obstaja sklop politik, namenjenih prednostni obravnavi kitajskih domačih dobaviteljev baterij ([325]).

([321]) *Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries* (Izkrivljanja na mednarodnih trgih – podpora kitajske vlade na področju baterij za električna vozila), skupina Rhodium, december 2022 (v nadaljnjem besedilu: poročilo skupine Rhodium), str. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Glej poročilo kitajskega zavezništva za inovacije na področju industrije avtomobilskih napajalnih baterij, ki je bilo objavljeno 11. januarja 2024 na naslovu: 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]) Poročilo skupine Rhodium, str. 41.

([325]) Poročilo skupine Rhodium, str. 58.

(765) Geografsko ravnotežje na trgu baterijskih celic, ki ga je predstavila organizacija BMI ([326]), kaže, da je kitajska dobava baterij v letih 2022 in 2023 pokrivala več kot 170 % lokalnega povpraševanja, kar kaže tudi na jasno prevlado kitajskih proizvajalcev baterij na njihovem lokalnem trgu.

(766) Poleg tega je bilo v poročilu kitajskega zavezništva za inovacije na področju industrije avtomobilskih napajalnih baterij navedeno, da je bilo približno 97 % tržnega deleža nameščene zmogljivosti za leto 2023 ([327]) v lasti kitajskih domačih proizvajalcev baterij. Kitajski proizvajalci baterij, ki so člani združenja CBIA, so predstavljali najmanj 66 % tržnega deleža, skupina BYD, drugi največji proizvajalec, ki je leta 2023 predstavljala 27 % nameščene zmogljivosti Kitajske, pa je članica združenja CIAPS. Družba China Aviation Lithium Battery (CALB) je bila članica izvršnega sveta združenja CBIA in tudi podjetje v državni lasti. Že samo družba CATL je leta 2023 predstavljala več kot 40 % skupne nameščene zmogljivosti na Kitajskem in je članica izvršnega sveta združenja CBIA.

(767) Komisija je ugotovila tudi, da združenji CBIA in CIAPS na spletu nimata objavljenega celotnega seznama članov. Komisija je lahko preverila udeležbo družb v združenjih CBIA in CIAPS ter drugih industrijskih združenjih, tako da je preučila njihova letna poročila in druge informacije, ki so na voljo na spletu, kot je seznam članov njihovih izvršnih organov. Ker kitajska vlada ni predložila informacij in ker ni uradnih javnih podatkov, ki bi vključevali celoten seznam članov združenj CBIA in CIAPS, je Komisija sklepala, da bi lahko bilo v ta združenja včlanjenih še več dobaviteljev baterij.

(768) Čeprav zaradi nesodelovanja skupine SAIC ni bilo mogoče sprejeti sklepa v zvezi z vrednostjo nakupov baterij, ki jih je opravila, je Komisija ugotovila, da so imeli vsi dobavitelji baterij, ki jih je navedla, sedež v LRK. Kar zadeva skupino Geely, je bilo 65 % njenih nakupov opravljenih pri družbah, ki so bile članice združenj CBIA ali CIAPS ali delno v državni lasti. Kar zadeva skupino SAIC, čeprav informacij o nakupni vrednosti ali količini ni bilo mogoče preveriti, informacije v spisu kažejo, da so bili njeni štirje glavni dobavitelji baterij neposredno ali posredno delno v državni lasti, člani združenja CBIA ali tesno povezani z njim prek deležnika enega od dobaviteljev (CATL).

(769) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da kitajski domači trg oskrbujejo skoraj izključno domači dobavitelji baterij. Velika večina teh dobaviteljev so člani združenj, kot sta CBIA in CIAPS, in/ali so v državni lasti.

(770) Komisija je nadalje preučila razmerje med kitajsko vlado in dobavitelji baterij, da bi ugotovila, ali je vlada izvajala smiseln nadzor nad zadevnimi subjekti in njihovim ravnanjem na trgu. Vloga združenj je ključna za prikaz, kako kitajska vlada prek združenj zagotavlja izvajanje svojih ciljev politike za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil.

(771) Ker kitajska vlada ni predložila nobenih informacij v zvezi s številom in drugih informacij o formalnih indicih vladnega lastništva in nadzora nad domačimi dobavitelji baterij za akumulatorska električna vozila, se je morala Komisija v skladu s členom 28 osnovne uredbe zanašati na razpoložljiva dejstva. Zato je analizirala položaj dobaviteljev baterij dveh neintegriranih vzorčenih skupin (skupin Geely in SAIC). Kot je že navedeno, kitajska vlada ni predložila zahtevanih informacij o lastništvu in nadzoru dobaviteljev baterij in/ali združenj proizvajalcev baterij. Poleg tega nepovezani dobavitelji baterij skupinama Geely in SAIC niso predložili izpolnjenega vprašalnika ter informacij o lastništvu in nadzoru s strani kitajske vlade. Zato je morala Komisija te informacije pridobiti iz javno dostopnih virov. Ker Komisija ni mogla najti javno dostopnih informacij, je morala sklepati v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/
([327]) Glej opombo 323, preglednica 4.

(772) V zvezi s skupino SAIC sicer ni bilo mogoče preveriti nobenih informacij o nabavni vrednosti ali količini, vendar informacije v spisu kljub temu kažejo, da so bili štirje glavni dobavitelji baterij skupini SAIC, ki so predstavljali velik delež njenih nakupov baterij, neposredno ali posredno delno v državni lasti. V zvezi s skupino Geely je bilo ugotovljeno, da so trije od štirinajstih dobaviteljev baterij delno v državni lasti. Ugotovljeno je bilo tudi, da je velik delež dobaviteljev baterij skupinama SAIC in Geely del industrijskih združenj. Poleg tega je Komisija ugotovila tudi, da je bilo od desetih največjih opredeljenih proizvajalcev baterij, predstavljenih v poročilu skupine Rhodium ([328]), ki so bili leta 2020 dejavni na kitajskem domačem trgu, vsaj sedem proizvajalcev baterij delno v državni lasti.

(773) Kot je navedeno v uvodni izjavi 763, so dobavitelji baterij, za katere je bilo ugotovljeno, da so bili člani združenja CBIA ali CIAPS, leta 2020 predstavljali več kot 86 % tržnega deleža na Kitajskem. Družba CALB je bila članica izvršnega sveta združenja CBIA in tudi družba v državni lasti (uvodna izjava 765). Družba CATL, tj. ključna udeleženka na kitajskem trgu, ki je leta 2020 predstavljala 52 % celotnega kitajskega domačega trga, je neposredna in posredna (prek skupnih podjetij) dobaviteljica skupinama Geely in SAIC ter članica izvršnega sveta CBIA.

(774) Zaradi nesodelovanja kitajske vlade se je morala Komisija zanašati na javno dostopne informacije, da bi ugotovila, kateri od teh dobaviteljev so člani združenj. Ugotovila je, da združenji CBIA in CIAPS na spletu nimata objavljenega celotnega seznama članov. Komisija je lahko kljub temu preverila udeležbo družb v združenjih CBIA in CIAPS in drugih industrijskih združenjih, tako da je preučila njihova letna poročila in druge informacije, ki so na voljo na spletu, kot je seznam članov njihovih izvršnih organov. Ker kitajska vlada ni predložila informacij in ker ni uradnih javnih podatkov, ki bi vključevali celoten seznam članov združenj CBIA in CIAPS, je Komisija sklepala, da bi lahko bilo v ta združenja včlanjenih še več dobaviteljev.

(775) Poleg tega ima združenje CBIA objavljen le seznam članov izvršnega sveta in „novih članov“. Slednji vključuje člane, ki so se pridružili po marcu 2017, združenje pa je bilo ustanovljeno leta 1988. Glede na spletne informacije ima združenje več kot 500 članov ([329]). Komisija je zbrala informacije o članih, vključenih na nepopoln seznam, ki je na voljo na spletu, in ugotovila, da so na njem tudi nekatere družbe v državni lasti, vključno z dobavitelji surovin in proizvajalci baterij, pa tudi investicijskimi skladi v državni lasti in raziskovalnimi inštituti. Na podlagi tega je sklepala, da bi kitajska vlada lahko izvajala neposreden nadzor nad subjekti, ki zajemajo širok nabor bistvenih akterjev, vključenih ne le v sektor baterij in litija, potrebnega za baterije, temveč tudi v celoten sektor akumulatorskih električnih vozil. Dejstvo, da je več akterjev v celotni dobavni verigi akumulatorskih električnih vozil članov združenja CBIA, potrjuje dokaze, da je kitajska vlada vzpostavila okvir, ki zajema vse ravni dobavne verige.

(776) Komisija je analizirala statut združenj CBIA in CIAPS, da bi ocenila raven vladnega nadzora nad združenji in njihovimi člani. Zato se je morala v skladu s členom 28 osnovne uredbe v celoti zanašati na razpoložljiva dejstva, saj kitajska vlada ni želela zagotoviti informacij o značilnostih svojega trga in združenj, ki jih je Komisija zahtevala, vključno z združenjema CBIA in CIAPS (uvodna izjava 279).

(777) Kitajska vlada je v svojih pripombah o uporabi člena 28, kot je podrobneje opisano v uvodni izjavi 282, zanikala kakršen koli nadzor nad združenjem CBIA in formalno povezavo z njim. Vendar je preiskava pokazala, da je bila izjava kitajske vlade, da nima nadzora nad združenjem CBIA in da združenje ni formalno povezano s kitajsko vlado, dejansko netočna. Nasprotno, Komisija je ugotovila, da kitajska vlada izvaja nadzor nad združenjema CBIA in CIAPS.

([328]) Poročilo skupine Rhodium, str. 58.

([329]) Glej 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) Prvič, združenje CBIA je industrijsko združenje, ki ga neposredno upravlja državni svet. Državni svet je izvršni organ nacionalnega ljudskega kongresa in najvišji organ državne oblasti na Kitajskem. Sestavlja ga omejeno število ljudi, vključno s predsednikom, podpredsedniki in generalnim sekretarjem. Člen 3 statuta združenja CBIA ([330]) prav tako določa, da združenje „spoštuje splošno vodstvo Komunistične partije Kitajske in […] ustanavlja organizacije Komunistične partije Kitajske, da izvajajo dejavnosti partije in zagotavljajo potrebne pogoje za delovanje partijskih organizacij“. CBIA torej ni neodvisno združenje, ki bi ga ustanovili akterji na trgu in ki bi delovalo v skladu z načeli svobodnega gospodarstva, temveč subjekt, ki ga vodi kitajska vlada in ga upravlja prek državnega sveta ter je zato odgovorno za doseganje ciljev javne politike, ki jih določa kitajska vlada.

(779) Številna kitajska industrijska združenja v svojih statutih svojo vlogo opredeljujejo kot most med vlado in člani. Z ukrepi za celovit nadzor nad industrijskimi združenji in gospodarskimi zbornicami, ki so jih leta 2016 izdali nacionalna komisija za razvoj in reforme, ministrstvo za civilne zadeve in osem drugih oddelkov, se je pozivalo k ustanovitvi partijskih organizacij v industrijskih združenjih in gospodarskih zbornicah ter k zapisu zahtev glede krepitve partije ([331]) v statutih industrijskih združenj. Čeprav je nacionalna komisija za razvoj in reforme leta 2019 začela izvajati nalogo institucionalnega ločevanja industrijskih združenj in gospodarskih zbornic od vlade, saj je bila v mnenjih komisije ([332]), izdanih v zvezi s tem, uradno določena ločitev institucij, funkcij, finančnih sredstev itd., je bila z njimi hkrati zagotovljena ne le nadaljnja finančna odvisnost industrijskih združenj od vladnih organov, temveč tudi popoln nadzor KPK nad njimi. „Delovna telesa socialnih organizacij za krepitev partije na vseh ravneh […] krepijo konkretne smernice, močno spodbujajo krepitev partije v ločenih industrijskih združenjih in gospodarskih zbornicah, […] celovito krepijo vodilno vlogo partije nad industrijskimi združenji in gospodarskimi zbornicami ter zagotavljajo, da je delo partije neprekinjeno in da se vloga partijskih organizacij v procesu ločevanja ne zmanjša. […] Delovna telesa socialnih organizacij za krepitev partije na vseh ravneh spodbujajo industrijska združenja in gospodarske zbornice, naj v svoj statut vključijo zahtevo po prizadevanjih za krepitev partije, da se dokončajo delovni mehanizmi, ki zagotavljajo sodelovanje partijskih organizacij pri odločanju o pomembnih vprašanjih, in standardizira upravljanje“ ([333]). Z mnenji sta se zagotovila finančna odvisnost industrijskih združenj od vladnih organov in popoln nadzor KPK nad njimi ([334]).

(780) Drugič, izvršno oblast združenja CBIA izvaja upravni odbor, katerega člane izmed družb članic izvoli generalna skupščina, sestavljena iz vseh članov združenja (člen 21 statuta združenja). Poleg tega je kitajska vlada v celoti vključena v izbor kandidatov upravnega odbora. V skladu s členom 22 statuta združenja CBIA odbor, pristojen za izbiro kandidatov, vključuje „predstavnike odbora nadzornikov“ in „predstavnike partijske organizacije“. Če se upravni odbor ne more sestati, člane odbora neposredno izbere agencija za vodenje krepitve partije. Organi za krepitev partije so odgovorni za vse dejavnosti, povezane s širitvijo ideologije partije. V skladu z mnenji o izvajanju reforme celovitega ločevanja industrijskih združenj in gospodarskih zbornic od upravnih organov (v nadaljnjem besedilu: mnenja o industrijskih združenjih), delovna telesa socialnih organizacij za krepitev partije „celovito krepijo vodilno vlogo partije nad industrijskimi združenji in gospodarskimi zbornicami ter zagotavljajo, da je delo partije neprekinjeno in da se vloga partijskih organizacij v procesu ločevanja ne zmanjša. […] Delovna telesa socialnih organizacij za krepitev partije na vseh ravneh spodbujajo industrijska združenja in gospodarske zbornice, naj v svoj statut vključijo zahtevo po prizadevanjih za krepitev partije, da se dokončajo delovni mehanizmi, ki zagotavljajo sodelovanje partijskih organizacij pri odločanju o pomembnih vprašanjih, in standardizira upravljanje“ ([335]). Tudi skupščina članov, na kateri se volijo in razrešujejo direktorji, mora biti sklicana s soglasjem agencije za vodenje krepitve partije. Vpliv vlade na vsakodnevne dejavnosti združenja je dodatno poudarjen v členu 36 statuta združenja, ki določa, da morajo odgovorne osebe združenja „spoštovati

([330]) Statut kitajskega združenja industrije baterij, na voljo na naslovu: http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Prizadevanja za krepitev partije so lahko raznolika, njihov končni cilj pa je razširiti vpliv partije v podjetjih, združenjih, upravah itd. Uradna opredelitev krepitve partije je na voljo na naslovu http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html: „Vsebina prizadevanj za krepitev partije je razmeroma bogata in vključuje več nalog, kot so politična izgradnja, ideološka izgradnja, organizacijska izgradnja, izgradnja sloga, izgradnja discipline, boj proti korupciji in izgradnja sistemov“.

([332]) Mnenja o izvajanju reforme celovitega ločevanja industrijskih združenj in gospodarskih zbornic od upravnih organov, nacionalna komisija za razvoj in reforme, ministrstvo za civilne zadeve idr., 14. junij 2019, na voljo na naslovu: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Oddelek 4 mnenj nacionalne komisije za razvoj in reforme.

([334]) Glej poročilo o Kitajski – oddelek 2.3.3, str. 24 in 25, ter točko 3(2) mnenj nacionalne komisije za razvoj in reforme, v skladu s katerimi se upravne organe spodbuja k nakupu storitev od kvalificiranih industrijskih združenj.

([335]) Glej oddelek 2.3.3 poročila o Kitajski, str. 25 in 26, in tudi oddelek 4 mnenj nacionalne komisije za razvoj in reforme.

vodstvo Komunistične partije Kitajske, podpirati socializem s kitajskimi značilnostmi, odločno izvajati smernice, načela in politike partije ter imeti dobre politične lastnosti“. Med odgovornimi za združenje so predsednik, 23 podpredsednikov in en generalni sekretar. Za podpredsednike je imenovanih tudi več družb v državni lasti. Glede na navedeno združenja CBIA ne upravlja le državni svet, temveč njegovo upravljanje in upravljanje ključnih posameznikov, odgovornih za delo združenja, še naprej nadzoruje tudi kitajska vlada.

(781) Poleg tega člen 46(5) statuta združenja določa, da odbor nadzornikov o težavah pri delu združenja poroča agencijam za vodenje krepitve partije in oddelkom za upravljanje industrije. Opozoriti je treba, da so v zadevi DS379 v zvezi s kitajskimi poslovnimi bankami v državni lasti informacije, pomembne za oceno, ali je subjekt javni organ, vključevale tudi dokaze o tem, da je izvršne direktorje imenovala vlada, tako da je KPK ohranila znaten vpliv pri njihovi izbiri, kot je navedeno v uvodni izjavi 415.

(782) Razmerje med združenjem CBIA in kitajsko vlado je nadalje potrjeno v poročilih nacionalne komisije za razvoj in reforme ([336]) ter časopisnih člankih na spletu. V poročilu o 8. kongresu članov združenja CBIA, ki je potekal leta 2020 v Pekingu, je Zhang Chonghe, predsednik kitajskega nacionalnega sveta za lahko industrijo (v nadaljnjem besedilu: CNLIC), katerega član je združenje CBIA in od katerega prejema smernice ([337]), poudaril, da združenje CBIA deluje kot „dober pomočnik vlade“ ([338]), saj med drugimi dosežki predlaga spremembe več industrijskih politik in zahteve podjetij posreduje vladi. Svet CNLIC podobno kot združenje CBIA upravlja komisija SASAC državnega sveta, njegov poslovni obseg pa vključuje sodelovanje pri oblikovanju industrijskih načrtov in industrijskih politik, oblikovanje industrijskih grozdov in regij, osredotočenih na lahko industrijo, „standardizacijo industrijskega ravnanja“ in „opravljanje drugih nalog, ki mu jih zaupajo vlada in ustrezni oddelki“ ([339]). Po navedbah samega združenja je bilo združenje namreč vedno zavezano „**služenju vladi**“ [poudarek dodan] ([340]).

(783) Enake določbe se uporabljajo za združenje CIAPS. Izvršno oblast tako kot pri združenju CBIA (glej uvodno izjavo 779) izvaja upravni odbor (člen 21). Kitajska vlada je v celoti vključena v izbor kandidatov upravnega odbora. V skladu s členom 22 statuta združenja CIAPS odbor, pristojen za izbiro kandidatov, vključuje „predstavnike upravnega odbora“, „predstavnike odbora nadzornikov“ in „predstavnike partijske organizacije“. Če se upravni odbor ne more sestati, člane odbora neposredno izbere agencija za vodenje krepitve partije. Tako združenja CBIA ne upravlja le državni svet, temveč njegovo upravljanje in upravljanje ključnih posameznikov, odgovornih za delo združenja, še naprej nadzoruje tudi kitajska vlada. Člen 46(5) statuta združenja določa tudi, da odbor nadzornikov o težavah pri delu združenja poroča agencijam za vodenje krepitve partije in oddelkom za upravljanje industrije.

([336]) Glej https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Prvostopenjski inšpektor oddelka za industrijo komisije za nacionalni razvoj in reforme Xia Nong je zlasti izrazil upanje, da bo združenje CBIA „še naprej dobro igralo svojo vlogo kot most in povezava v okviru novega razvojnega vzorca ‚dvojnega obtoka‘ […]“.

([337]) Seznam združenj, ki so člani sveta CNLIC, je na voljo na naslovu: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Spoštovanje krepitve partije za vodenje dela združenja ter spodbujanje preobrazbe in nadgradnje industrije baterij ter zelenega razvoja, Sohu, 31. oktober 2020. Na voljo na naslovu: https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) Statut združenja CNLIC je na voljo na naslovu: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) Pomočnik predsednika družbe CATL Meng Xiangfeng in njegova delegacija na obisku pri združenju za izmenjave, CBIA, 15. februar 2023. Na voljo na naslovu: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) Člen 21 statuta združenja CIAPS določa, da direktorji združenja „spoštujejo vodstvo KPK, podpirajo socializem s kitajskimi značilnostmi, odločno izvajajo smernice, načela in politike partije ter imajo dobre politične lastnosti“. Če se upravni odbor ne more sestati, člane odbora tako kot pri združenju CBIA neposredno izbere organ za vodenje krepitve partije. Združenja CIAPS ne upravlja le državni svet, temveč njegovo upravljanje in upravljanje ključnih posameznikov, odgovornih za delo združenja, še naprej nadzoruje tudi kitajska vlada.

(785) Kot je prikazano v uvodni izjavi 779, je kitajska vlada vzpostavila sistem, ki zagotavlja, da so vsi vodstveni in upravni organi združenja, kot so upravni odbor, predsednik, podpredsedniki in generalni sekretar, izbrani z namenom doseganja ciljev politike KPK in kitajske vlade. Kot je že obsežno zajeto v uvodnih izjavah 197 do 203 in uvodnih izjavah 704 do 705, je pravno in gospodarsko okolje v LRK, v katerem delujejo dobavitelji vhodnih materialov za akumulatorska električna vozila, pod močnim in obsežnim nadzorom vlade. Dokazi o tako obsežnem nadzoru so med drugim na voljo v členu 11 ustave, v skladu s katerim vlada izrecno izvaja nadzor in kontrolo tudi nad nejavnimi gospodarskimi sektorji (glej zlasti uvodno izjavo 199).

(786) Poleg tega je Komisija pri več dobaviteljih baterij ugotovila tudi prisotnost in razširjen vpliv članov in organizacij KPK. V skladu z zakonom o gospodarskih družbah ([341]) se ne le v družbah v državni lasti, temveč tudi v zasebnih družbah „ustanovi organizacija Komunistične partije Kitajske za izvajanje njenih dejavnosti v skladu z ustavo Komunistične partije Kitajske. Družba zagotovi potrebne pogoje za dejavnosti partijske organizacije“. Poleg tega je v mnenjih centralnega komiteja KPK in državnega sveta iz leta 2017 o ustvarjanju zdravega okolja za razvoj podjetnikov, spodbujanju podjetništva in zagotavljanju polne vloge podjetnikov ([342]) jasno opredeljena vloga organizacij KPK v družbah: „Izobraževanje in usmerjanje zasebnih podjetnikov, da podprejo vodstvo partije in krepitev partije v družbah. Vzpostavitev in izboljšanje mehanizma za krepitev partije v nejavnih družbah, dejavno preučevanje različnih načinov krepitve partije ter prizadevanja za razširitev obsega partijske organizacije in dela v nejavnih družbah. V celoti zagotavljati osrednjo politično vlogo partijskih organizacij v množicah delavcev in vodilno politično vlogo pri razvoju podjetij“. Člani KPK v družbi CATL dejansko menijo, da „krepitev partije pomeni tudi vodenje razvoja družbe“ ([343]).

(787) Dokazi o nadzoru KPK ne le nad družbami v državni lasti, temveč tudi nad zasebnimi subjekti, so dodatno potrjeni z določbo „smernic za upravljanje družb, ki kotirajo na borzi“ kitajske nadzorne komisije za vrednostne papirje iz leta 2018 ([344]), ki v členu 5 določa, da „se v družbah, ki kotirajo na borzi, v skladu z določbami zakona o gospodarskih družbah ustanovijo organizacije Komunistične partije Kitajske za izvajanje dejavnosti partije. Družbe, ki kotirajo na borzi, zagotovijo potrebne pogoje za dejavnosti partijskih organizacij. Družbe pod državnim nadzorom, ki kotirajo na borzi, v skladu z zakonom o gospodarskih družbah in ustreznimi predpisi ter glede na strukturo lastniškega kapitala, poslovanje in druge dejanske razmere v družbi v svoj statut vključijo ustrezne zahteve za krepitev partije“. To potrjuje, da KPK vpliva na vse vrste družb na Kitajskem in da lahko za izvajanje svojega vpliva uporablja delovne enote za krepitev partije v družbah. Poleg tega nekateri največji proizvajalci baterij na Kitajskem (CATL, BYD in Gotion) kotirajo na shenzhenski borzi in so zavezani s smernicami, ki jih je izdala kitajska nadzorna komisija za vrednostne papirje. To potrjuje člen 12 statuta družbe CATL, ki določa, da družba „vzpostavi organizacijo komunistične partije in izvaja partijske dejavnosti v skladu z določbami ustave Komunistične partije Kitajske. Družba zagotavlja potrebne pogoje za dejavnosti partijske organizacije“ ([345]).

([341]) Na voljo na naslovu: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Na voljo na naslovu: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Glej poročilo za medije na naslovu: https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Glej https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Glej statut družbe CATL iz maja 2022, ki je na voljo na spletišču CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.

(788) Poleg tega je predsednik in generalni direktor družbe CATL Zeng Yuqun od decembra 2022 tudi podpredsednik vsekitajske industrijske in trgovinske zveze (ACFIC) ([346]). Zveza ACFIC je gospodarska zbornica, ki jo vodi KPK, „pri čemer so glavni organ zasebne družbe in zasebni gospodarski akterji“ ([347]). Na podlagi statuta zveze ACFIC je njeno področje delovanja „krepitev in izboljšanje ideološkega in političnega dela zasebnih gospodarskih akterjev“ in „usmerjanje zasebnih gospodarskih akterjev, da bodo svoj individualni razvoj zavestno združili z nacionalnim razvojem“ (člen 1 in člen 1(2)). V skladu s členom 2 statuta je zveza ACFIC odgovorna tudi za izvajanje preiskav in raziskav v zvezi z izvajanjem politik KPK. Vodilno načelo zveze je tudi pomagati vladi pri upravljanju zasebnega gospodarstva in zagotavljanju storitev zanj (člen 3).

(789) Glede na med drugim (a) raven nadzora, ki ga kitajska vlada izvaja nad kitajskimi industrijskimi združenji, analiziranimi v tem oddelku (in sicer združenji CBIA in CIAPS), (b) ugotovitev, da je večina kitajskih domačih proizvajalcev baterij del teh združenj, in (c) dejstvo, da je bila družba CATL, tj. največji proizvajalec baterij na Kitajskem, imenovana tudi za podpredsednika združenja CBIA ([348]) in zveze ACFIC, tj. gospodarske zbornice pod vodstvom KPK z izrecnim namenom usmerjanja zasebnih družb k izvajanju politik KPK, je Komisija sklenila, da na trgu baterij prevladuje več družb, ki jih prek sodelovanja v združenjih CBIA in CIAPS upravlja in nadzoruje država. Glede na prisotnost pri upravljanju združenj in usmeritev njenih poslovnih odločitev kitajska vlada izvaja smiseln nadzor nad dobavitelji baterij prek njihovega sodelovanja v združenjih CBIA in CIAPS.

(2) *Glavne značilnosti in funkcije dobaviteljev baterij*

(790) Organiziranje dobaviteljev vhodnih materialov prek združenj in njihov odnos s kitajsko vlado kažeta, da imajo dobavitelji vhodnih materialov vladna pooblastila, na podlagi katerih izvajajo javne funkcije. Dobavitelji vhodnih materialov ne delujejo kot udeleženci na prostem trgu, temveč opravljajo dodeljeno vladno funkcijo, namenjeno razvoju industrije akumulatorskih električnih vozil. Dobavitelji vhodnih materialov, ki jih neposredno podpira kitajska vlada, te funkcije opravljajo z zagotavljanjem ključnih vhodnih materialov proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil za plačilo, nižje od primernega.

(791) Kot je že zajeto v oddelku 3.1, je Komisija našla dokaze, da ima kitajska vlada popoln nadzor nad združenjema CBIA in CIAPS ter njunimi člani. Zato se je pri preiskavi osredotočila na funkcije, ki jih opravljajo združenji CBIA in CIAPS ter njuni člani, ki jih je mogoče opredeliti kot vladne.

(792) Združenje CBIA je v celoti vključeno v oblikovanje industrijskih politik, saj izdaja mnenja in predloge za vlado, ter v izvajanje zakonodajnega in regulativnega okvira sektorja baterij. V poglavju II člena 6(1) in člena 6(10) statuta združenja CBIA je izrecno navedeno, da poslovni obseg združenja vključuje „sodelovanje pri oblikovanju in organizaciji izvajanja razvojnega načrta za industrijo baterij […] ter spodbujanje izvajanja načrtov in z njimi povezanih politik, ki jih oblikuje vlada“ ter „opravljanje drugih nalog, ki jih odobrijo ali mu jih zaupajo vlada in ustrezni oddelki“. V zvezi s tem Komisija opozarja, da izvajanje načrtov ni zgolj orientacijski okvir, temveč je predpisano z zakonom, tudi z ustavo LRK ([349]).

(793) Komisija je dokaze v zvezi s tem našla na spletišču združenja CBIA ([350]). Združenje CBIA se je skupaj s predstavniki ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo in ključnimi podjetji, kot sta CATL in Sunwoda, ki je drugi manjši kitajski proizvajalec baterij, udeležilo srečanja, da bi razpravljali o oblikovanju 14. petletnega načrta za razvoj industrije baterij ([351]) ter med drugim predlagali spremembe v industrijskih politikah, na domačih in tujih potrošniških trgih ter v okviru zelenega razvoja. Po podatkih na spletnem mestu

([346]) Zeng Yuqun, predsednik družbe CATL, je bil izvoljen za novega podpredsednika vsekitajske industrijske in trgovinske zveze, The Paper, 13. december 2022. Na voljo na naslovu: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Glej statut zveze ACFIC, ki je na voljo na naslovu: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Glej http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Poročilo o Kitajski – oddelek 4.3.1, str. 93, ter členi 62, 67 in 89 ustave Ljudske republike Kitajske, na voljo na naslovu: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Glej: Kitajsko združenje industrije baterij je organiziralo srečanje za razpravo o oblikovanju 14. petletnega načrta za razvoj industrije baterij, kitajsko združenje industrije baterij, 23. avgust 2021. Na voljo na naslovu: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Pozneje dokončano pod naslovom 14. petletni razvojni načrt za nove načine shranjevanja energije. Na voljo na naslovu: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

združenja CBIA sta delovna skupina ter ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo tesno sodelovala pri pripravi načrta, „da bi ta lahko postal usmerjevalni dokument, ki bi lahko vodil industrijo ter služil vladi in podjetjem“.

(794) Ugotovljeno je bilo tudi, da ima združenje CBIA izredna pooblastila za „krepitev industrijske discipline“, urejanje dejavnosti združenja, industrije in članov ter usklajevanje odnosov med člani ([352]). Krepitev industrijske (samo) discipline in reguliranje tržnega ravnanja sta posebni navodili iz več nacionalnih načrtov, kot je navedeno v uvodnih izjavah 747 in 748. Člen 11 statuta združenja CBIA določa, da člani ravnajo v skladu s predpisi združenja in izvajajo njegove resolucije.

(795) Poleg dokazov, odkritih v statutu združenja CBIA, je v predstavitvi združenja, ki je na voljo na njegovem spletišču, navedeno, da je njegov namen „upoštevati zahteve podjetij in industrij, regulirati ravnanje podjetij in industrij, varovati zakonite pravice in interese svojih članov, izvajati nacionalne politike in zakone, spodbujati stalno izboljševanje ravni gospodarstva, tehnologije in upravljanja v celotni industriji ter spodbujati razvoj celotne industrije, […] podpirati trg za industrijo […] in usklajevati vprašanja na področju proizvodnje, prodaje in izvoza v podjetjih“ ([353]). V skladu z manifestom združenja CBIA ([354]) je njegovo poslanstvo, da „celovito služi potrebam članov, razvoju industrije in upravljanju vlade“ cilj pa je „ustanoviti prvorazredno združenje, ki bi bilo vodilno v razvoju svetovne industrije baterij“. Na podlagi člena 2 statuta združenja je njegov namen delovati tudi kot most med vlado in člani. V skladu s členom 10(2) statuta združenja CBIA člani med drugim nadzorujejo delo združenja.

(796) CIAPS je še eno združenje, ki ga sestavljajo podjetja in institucije, povezane z industrijo baterij. Njegov namen je ne le služiti svojim članom, temveč jim tudi pomagati pri širitvi na domače in tuje trge ter spodbujati splošni tehnološki napredek in industrijski razvoj industrije. Člen 3 statuta združenja CIAPS ([355]) podobno kot pri združenju CBIA določa, da združenje spoštuje vodstvo Komunistične partije Kitajske in nacionalne politike ter izvaja dejavnosti partije. Združenju CIAPS je zaupana tudi naloga, da daje priporočila vladnim službam o oblikovanju politik in predpisov na področju industrije baterij (člen 6(1)), da deluje kot povezava z vlado tako, da ji posreduje zahteve članov ter članom tako pomaga pri izvajanju vladnih politik (člen 6(1)), da organizira oblikovanje industrijskih pravil in predpisov, da „pomaga vladi pri reguliranju tržnega ravnanja, širi trge za člane, ustvarja pogoje za vzpostavitev zunanjega okolja lojalne in urejene konkurence“ ter ščiti interese svojih članov in industrije (člen 6(3)). Nazadnje, člen 6(14) določa, da združenje „opravlja naloge, ki mu jih zaupajo vladne službe, ter izvaja druge dejavnosti, koristne za industrijo“. Člani združenja CIAPS so pristojni tudi za nadzor dela združenja (člen 10).

(797) Poleg tega so v statutu združenja CIAPS določene obveznosti za člane, kot je navedeno v členu 11 statuta, ki določa, da morajo člani spoštovati „listino in različne predpise združenja ter izvajati njegove resolucije“.

(798) Zato združenje CIAPS za vlado ne opravlja le svetovalnih funkcij ter deluje kot posrednik med kitajsko vlado in njenimi člani, temveč ima tudi izredna pooblastila za reguliranje tržnega ravnanja svojih članov in tudi drugih subjektov, dejavnih v industriji baterij. Podobne določbe o tržnem ravnanju akterjev in mehanizmu oblikovanja cen so vključene v statut shenzhenskega združenja industrije baterij (SBIA), katerega članica je družba Sunwoda. Združenje SBIA je pod upravo shenzhenske vlade in izrecno zagotavlja usklajevanje sporov glede cen med člani. Zlasti je v statutu združenja SBIA navedeno, da združenje „pod vodstvom oddelka za upravljanje cen nadzoruje oblikovanje cen izdelkov ali storitev v industriji, usklajuje spore glede cen med člani in vzdržuje lojalno konkurenco“ ([356]).

([352]) Glej člen 6(8) statuta združenja CBIA.
([353]) Na voljo na naslovu: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Glej http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Na voljo na naslovu: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Glej člen 8(8) statuta združenja SBIA, na voljo na naslovu: http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Tako kot pri združenju CBIA imajo tudi člani združenja CIAPS vladna pooblastila, da lahko posamično in skupaj vplivajo na združenje in sprejemajo odločitve zanj ter da v imenu vlade opravljajo naloge ali funkcije za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil. Ta združenja tudi opravljajo vladne funkcije, saj je njihova vloga izvajanje politik kitajske vlade za zagotavljanje baterij in surovin po nizkih cenah, da bi se razvijala industrija akumulatorskih električnih vozil, ter izvajanje nadzora nad tem, da jih vsi zadevni dobavitelji v celoti izpolnjujejo. Glede na to je Komisija menila, da so združenja CIAPS in njegovi javni organi v smislu člena 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM.

(800) Komisija je nadalje ocenila, ali imajo posamezni dobavitelji baterij, zlasti družba CATL, ki je pomemben subjekt na kitajskem domačem trgu, vladna pooblastila, na podlagi katerih izvajajo vladne funkcije. Dokazi so pokazali, da dobavitelji baterij spoštujejo in izvajajo cilje politike kitajske vlade iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i), in tako opravljajo vladne funkcije.

(801) Vlogo vladnih funkcij javnega organa je mogoče ponazoriti z ravnanjem družbe CATL na trgu baterij in akumulatorskih električnih vozil, saj je zgradila mrežo strateških skupnih podjetij z naslednjimi družbami v državni lasti: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive in nedavno z združenjem BAIC ([357]). Ta partnerstva kažejo tesne vladne povezave, ki pomagajo ne samo utrditi položaj družbe CATL, ampak tudi koristijo industriji akumulatorskih vozil, saj zagotavljajo stabilno dobavo tem proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil prek člana izvršnega sveta združenja CBIA ([358]). Z enakim namenom je družba CATL podpisala tudi sporazum o skupnem podjetju s skupino Geely ([359]), katerega cilj je zagotoviti „stabilno dobavo" in „znižati nabavno ceno za dele ter tako povečati konkurenčnost električnih avtomobilov". To kaže, da taka dinamika ni omejena na proizvajalce akumulatorskih električnih vozil v državni lasti, ampak da vpliva tudi na ravnanje zasebnih družb.

(802) V zvezi s transakcijami s povezanimi družbami je Komisija ugotovila, da člen 46 statuta družbe CATL določa, da se transakcije med družbo in njenimi povezanimi strankami lahko izvzamejo iz predložitve v razpravo skupščini delničarjev, kadar […] „oblikovanje cen transakcij s povezanimi strankami določi država" ([360]). Podobna določba je vključena v člen 22 sistema upravljanja povezanih transakcij družbe CATL ([361]). Komisija je menila, da taka določba ne bi bila potrebna, če v tej industriji ne bi bilo primerov, v katerih država določa cene, zlasti pri nakupu/prodaji surovin in/ali baterij. Glede na zgoraj navedena skupna podjetja, o katerih so se dogovorili družba CATL in proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v državni lasti, obstoj skupnih podjetij družbe CATL in dveh neintegriranih vzorčenih proizvajalcev ter dejstvo, da sta skupini Geely in SAIC kupili velik delež baterij družbe CATL, se zdi, da ima kitajska vlada ključno vlogo v mehanizmu določanja cen v zvezi z baterijami, dobavljenimi industriji akumulatorskih električnih vozil, in da družba CATL pri opravljanju svojih funkcij izvaja vladna pooblastila.

([357]) Družbi FAW in CATL v mestu Ningde ustanovili novo družbo ter privabili šest partnerjev iz družb v državni lasti, Sohu, 26. april 2024. Na voljo na naslovu: https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) V zvezi z družbo SAIC glej CATL, *SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II* (Skupni podjetji družb CATL in SAIC z lopatami slovesno otvorila bazo za proizvodnjo napajalnih baterij – druga faza), Gasgoo, 22. junij 2021. Na voljo na naslovu: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.
Glej zadnji odstavek: „Ta sporazum jim omogoča začetek razprav o najrazličnejših področjih, vključno s skupnim razvojem, stabilno oskrbo […]".
Za družbo FAW glej *China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL* (Kitajska družba FAW si je s sodelovanjem z energetskim prvakom CATL zagotovila dobavo baterij za vozila na pogon z novimi viri energije), Yicai, 28. februar 2019, na voljo na naslovu: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: „Partnerstvo lahko družbi FAW zagotovi stabilen tok dobave napajalnih enot po konkurenčni ceni".
Za družbo GAC glej *GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures* (Družbi GAC in CATL sprejeli sporazum o ustanovitvi dveh skupnih podjetij), skupina GAC, 19. julij 2018. Na voljo na naslovu: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: „To sodelovanje bo družbi GAC zagotovilo stabilno dobavo ključnih sestavnih delov za vozila na pogon z novimi viri energije, dodatno zmanjšalo stroške nabave in okrepilo njeno tržno konkurenčnost".

([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) Družba CATL je kot vodilni proizvajalec baterij na Kitajskem, ki pokriva 52 % domačega trga baterij ([362]), tudi obsežno vključena v nacionalne in lokalne načrte, zlasti v provincah Guizhou in Fujian. V provinci Guizhou je podpisala več sporazumov o sodelovanju z lokalno upravo, kot je navedeno v uvodni izjavi 730. Poleg tega ustanovitev nacionalnega centra za tehnologijo elektrokemičnega shranjevanja energije družbe CATL pomeni izpolnitev ene od ključnih nalog akcijskega načrta za baterije iz leta 2017 ([363]) (uvodna izjava 729). Družba CATL je „kot nosilka razvoja kitajske industrije litijevih baterij […] prevzela vodilno vlogo in na podlagi sodelovanja ustanovila nacionalni center za tehnologijo elektrokemičnega shranjevanja energije“ ([364]). Raziskovalni center sestavlja šest univerz, vključno z Univerzo Tsinghua in Univerzo Xiamen, dve znanstveni raziskovalni enoti China Electric Power Research Institute in China Automotive Technology R&D Center ter sedem podjetij višje in nižje v verigi, vključno z družbo Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Znanstveni raziskovalni enoti in družba Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. so družbe v državni lasti.

(804) Nacionalni center za tehnologijo elektrokemičnega shranjevanja je eden od najnovejših primerov, kako družba CATL opravlja ključne nacionalne naloge. Družba CATL na primer v poročilu o družbeni odgovornosti podjetij za leto 2019 poudarja, da je leta 2016 med svojimi glavnimi dosežki „izvedla posebne raziskovalne in razvojne naloge na področju vozil na pogon z novimi viri energije in pametnega omrežja iz nacionalnega načrta za raziskave in razvoj v okviru 13. petletnega nacionalnega načrta; ustanovila podjetje CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation; ustanovila Jiangsu CATL Technology Co., Ltd.“ ([365]).

(805) Komisija je ugotovila, da je družba CATL poleg sodelovanja z družbami v državni lasti in opravljanja nacionalnih ključnih nalog leta 2023 začel ponujati cenovne rabate, zaradi česar so ji morali drugi akterji slediti, da bi ohranili tržni delež. Po informacijah na spletu je družba CATL proizvajalcem avtomobilov dobavljala litijev karbonat po ceni 200 000 CNY na tono, kar je nižje od tržne cene približno 470 000 CNY na tono, da bi okrepila zvestobo nekaterih strank, in sicer družb Li Auto, NIO, Huawei in Zeekr, tj. ene od blagovnih znamk, ki jih trži skupina Geely ([366]). Program ugodnosti družbe CATL je namenjen nekaterim „strateškim“ podjetjem, ki morajo v naslednjih treh letih 80 % svojih baterij kupiti pri družbi CATL ([367]). Ta proizvajalec baterij naj bi julija 2023 dobavitelje katodnega materiala tudi pozval, naj ponudijo 5- do 10-odstotni popust pri poravnavi cen litijevega karbonata ([368]). Drugi proizvajalci akumulatorjev so po zgledu družbe CATL uvedli podobno zmanjšanje ([369]). Ta popust, ki ga je ponudila družba CATL, so potrdili dokazi iz preverjenih vzorčenih proizvajalcev skupine Geely. Dejansko je bilo v obdobju preiskave ugotovljeno, da za modele, ki jih proizvaja blagovna znamka Zeekr, velja višja subvencijska stopnja za baterije kot za druge proizvajalce.

(806) Na podlagi navedenega je Komisija nadalje preučila, ali je dejstvo, da so imeli dobavitelji baterij vladna pooblastila in da so se šteli za javne organe, vplivalo na cene kitajskih domačih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil.

([362]) Poročilo skupine Rhodium, str. 42.

([363]) Glej oddelek III(1) akcijskega načrta za baterije iz leta 2017.

([364]) Slovesna podelitev nagrade nacionalnemu centru za tehnologijo elektrokemičnega shranjevanja, ki jo je organizirala družba CATL, CATL, 22. januar 2019. Na voljo na naslovu: https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Glej stran 10 poročila družbe CATL o družbeni odgovornosti podjetij za leto 2019, ki je na voljo na naslovu: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Glej *CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers* (Družba CATL naj bi zmanjšala stroške litija za strateške stranke), DigTimes Asia, 20. februar 2023. Na voljo na naslovu: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Prav tam.

([368]) Glej *CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices* (Družba CATL naj bi dobavitelje pozvala, naj ponudijo do 10-odstotni popust na cene litijevega karbonata), CnEVPost, 20. julij 2023. Na voljo na naslovu: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Glej *CATL launches "lithium ore rebate" plan to car companies, setting off a price war in the battery industry* (Družba CATL uvedla načrt rabata za litijevo rudo za avtomobilska podjetja ter sprožila cenovno vojno v industriji baterij), 36kr, 17. februar 2023. Na voljo na naslovu: https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) Komisija je v uvodni izjavi 798 sklenila, da imata združenji CBIA in CIAPS vladna pooblastila za urejanje in usmerjanje ekonomskega ravnanja svojih članov v korist industrije akumulatorskih električnih vozil. Združenje CBIA ima pooblastilo, da „krepi samodisciplino industrije“ ter „regulira združenje, industrijo in ravnanje članov“ ([370]). Združenje pripravlja vzpostavitev platforme za finančne storitve „za pomoč realnemu sektorju“, da bi svojim članom pomagalo povečati „zmogljivosti realnega sektorja“ ([371]). Združenje CBIA ima tudi pooblastila in nalogo, da „usklajuje vprašanja v zvezi s proizvodnjo, prodajo in izvozom podjetij“ ([372]). Ta sistem je v skladu z določbami obvestila o industriji baterij, kot je navedeno v uvodni izjavi 748, ki določa, da je treba ustrezno nadzorovati in regulirati ravnanje akterjev na področju baterij višje in nižje v verigi. Kot je bilo že poudarjeno v uvodni izjavi 748, je v obvestilu o industriji baterij državnim organom naloženo, naj „okrepijo nadzor ter strogo preiskujejo in obravnavajo kopičenje, ‚navijanje cen‘, nelojalno konkurenco in drugo ravnanje višje in nižje v verigi industrije litijevih baterij, da se ohrani tržni red“ ([373]). Ta vloga je samodejno dodeljena vsem javnim organom, bodisi združenjema CBIA in CIAPS bodisi njunim članom.

(808) Glede na pooblastila, podeljena zadevnim industrijskim združenjem in njihovim članom v zvezi z mehanizmi določanja cen, je Komisija preučila, kakšen učinek ima vladni nadzor nad industrijskimi združenji na področju baterij in litija/LFP.

(809) Kot je bilo že obravnavano v oddelku 3.7.2.1.1, točka (i), je kitajska vlada vzpostavila mrežo industrijskih združenj, katerih člani imajo vladna pooblastila in izvajajo vladne funkcije, zlasti zaradi svojih pristojnosti pri nadzoru združenja, katerega člani so, to združenje pa ima pooblastilo za izvajanje vladnih funkcij. Ta ugotovitev temelji zlasti na vplivu združenj, kot sta CBIA in CIAPS, na zakonodajne, regulativne in normativne okvire, ki se uporabljajo v LRK. Komisija je za vsa združenja in njihove člane ugotovila, da ta pooblastila niso omejena na oblikovanje politik in zakonov, temveč vključujejo tudi krepitev samodiscipline industrije, pri čemer združenja regulirajo ravnanje svojih članov, ter zajemajo določanje cen surovin in tržno ravnanje družb v LRK.

(810) Kot je navedeno v oddelku 3.3.1.2, Komisija zaradi nesodelovanja kitajske vlade od nobenega nepovezanega dobavitelja baterij ni prejela niti izpolnjenega vprašalnika niti informacij o kitajskem trgu baterij, na primer o njegovi strukturi, lastništvu gospodarskih subjektov ali ravni cen. Družba CATL, čeprav sta z njo stopili v stik dve vzorčeni skupini, s katerima je imela skupna podjetja, prav tako ni hotela predložiti izpolnjenega vprašalnika, zato Komisija ni imela bistvenih informacij za oceno položaja družbe CATL na podlagi lastnih podatkov.

(811) Poleg tega, kot je navedeno v oddelku 3.3.2.3, je imela Komisija na voljo omejen nabor informacij, ki se nanašajo le na skupino Geely, saj skupina SAIC ni predložila preverljivih informacij. Glede na bistveno manjši tržni delež te družbe na kitajskem trgu v smislu prodaje akumulatorskih električnih vozil in posledično manjši obseg nakupov baterij v primerjavi s skupino SAIC se te informacije same po sebi niso štele za zadostne za oblikovanje smiselnih sklepov o tem, kako je vladni nadzor nad industrijskim združenjem za napajalne baterije vplival na cene baterij, zaračunanih proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil. Zato se je morala Komisija zanašati na druga razpoložljiva dejstva.

(812) Dejstva, ki jih je upoštevala Komisija, so vključevala javno dostopne informacije, kot so tržne informacije organizacije BMI ([374]), informacije o glavnem akterju na področju baterij na kitajskem trgu, tj. družbi CATL, preverjene informacije o nakupih skupine Geely in nekatere preverjene informacije v zvezi z dobaviteljem baterij, povezanim s skupino SAIC.

([370]) Člen 6(8) statuta združenja CBIA.
([371]) Člen 6(6) statuta združenja CBIA.
([372]) Glej predstavitev združenja CBIA.
([373]) Prav tam.
([374]) Ponudnik podatkov in izdajatelj tržnih informacij za dobavno verigo litij-ionskih baterij za električna vozila, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) Podatki organizacije BMI vključujejo mesečne ocene cen litij-ionskih baterijskih celic za kitajske, evropske, azijske (razen LRK) in severnoameriške trge, izražene na podlagi franko tovarna. Kar zadeva obdobje preiskave, podatki kažejo, da je bila cena franko tovarna celic NMC na kW/h na trgu EU, severnoameriškem ali azijskem trgu za vsaj 10 % in do 30 % višja kot na kitajskem trgu, ne glede na specifično kemijsko sestavo NMC (111, 523, 622 ali 811). Ker javno dostopna ocena o cenah celic LFP ni bila na voljo in ker kitajska vlada ni sodelovala, se je štelo, da razlika v ceni med kitajskim in drugimi trgi obstaja tudi pri celicah LFP. Tako primerjavo je treba obravnavati ob upoštevanju dejstva, da je tržni delež kitajskih proizvajalcev baterij na trgu EU in severnoameriškem trgu v letih 2022 in 2023 presegel 60 % ([375]), zato se lahko kitajski proizvajalci baterij štejejo za določevalce cen na teh trgih. Čeprav ta primerjava cen kaže, da so cene na nekitajskih trgih sistematično višje, je Komisija menila tudi, da je bila analiza izvedena konservativno, saj so bile cene navedene na podlagi franko tovarna, pri čemer se stroški pošiljanja iz LRK na te trge niso upoštevali. Če bi bili vključeni stroški pošiljanja, bi bila glede na tržni delež kitajskih proizvajalcev baterij na teh trgih razlika v ceni še večja.

(814) Kar zadeva družbo CATL, je Komisija zaradi pomanjkanja natančnejših podatkov analizirala letna poročila družbe za obdobje 2021–2022 ([376]). Poročila so pokazala zmanjšanje dobičkonosnosti na kitajskem domačem trgu, ki se je izravnalo z višjim dobičkom na strani izvoza. Čeprav je družba decembra 2021 poročala o visokih stopnjah bruto dobička na domačem in tujem trgu baterij, se je ta trend junija 2022 obrnil, ko je družba začela izgubljati dobičkonosnost na kitajskem domačem trgu, medtem ko se je njena stopnja dobička na strani izvoza povečala. Družba CATL ni želela sodelovati niti prek kitajske vlade niti tako, da bi predložila izpolnjen vprašalnik kot povezan dobavitelj baterij za dve vzorčeni skupini, zato se je Komisija oprla na razpoložljiva dejstva in sklepala, da je zmanjšanje dobičkonosnosti na domačem kitajskem trgu baterij posledica vladnih politik, katerih cilj je zagotavljanje baterij proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil na domačem trgu za plačilo, nižje od primernega. Nasprotno pa take politike niso vplivale na izvozne trge, zato je dobičkonosnost ostala stabilna in se celo povečala zaradi višjih cen, ki jih je na teh trgih ponujala družba CATL. To jasno kaže, da družba CATL ni mogla povečati svojega dobička na Kitajskem in sprejeti smiselnih poslovnih odločitev kot običajen akter na trgu, ki deluje v odprtem tržnem gospodarstvu. Namesto tega je morala zaradi politik kitajske vlade baterije domači industriji akumulatorskih električnih vozil dobavljati po nižjih cenah in je običajno raven dobička lahko dosegla le z izvozom baterij, na katerih cene niso vplivale splošne politike kitajske vlade, ki so podpirale industrijo akumulatorskih električnih vozil. Tako prakso potrjujejo tudi določbe iz statuta družbe CATL in sistema upravljanja povezanih transakcij, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 801, ki določajo, da cene vseh vrst transakcij s povezanimi subjekti določa država.

(815) Skupina Geely je svoje baterije prek različnih subjektov kupovala v obliki paketov in modulov od nepovezanih in povezanih dobaviteljev. Zaradi obstoja skupnih podjetij med skupino Geely in družbo CATL sta se ti družbi v okviru tega postopka šteli za povezani. Na podlagi tega je Komisija ugotovila, da je bila večina nakupov opravljena pri povezanih družbah.

(816) Povezani dobavitelji baterij skupin SAIC in Geely so v obdobju preiskave prodajali tudi baterije za izvoz. Komisija je ugotovila, da je bil ta izvoz opravljen po višjih cenah (na podlagi kW/h) od cene, ki jo je skupina Geely plačala nepovezanim dobaviteljem. Poleg tega je Komisija ugotovila tudi, da so povezani dobavitelji baterij skupin SAIC in Geely iste baterije izvažali po znatno višji ceni, kot so jo zaračunavali na domačem trgu. Razlika v ceni je odvisno od posameznih modelov presegla 25 %, kar kaže na različno gibanje cen glede na namembni kraj baterij v podporo ugotovitvam iz uvodne izjave 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([376]) Letno poročilo družbe CATL za leto 2022, str. 17 in 18, ter polletno poročilo družbe CATL za leto 2023, str. 15 in 148.

(817) Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da so domači proizvajalci akumulatorskih električnih vozil zaradi vladnega nadzora nad industrijskimi združenji za napajalne baterije prednostno obravnavani. Natančneje, proizvajalci baterij proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zaračunavajo nižje cene na domačem trgu kot na izvoznih trgih. Zato je Komisija sklenila, da so proizvajalci baterij, ki so delovali kot javni organi, izvajali nacionalne politike, katerih cilj je domačim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotoviti baterije za plačilo, nižje od primernega.

(3) *Sklep*

(818) Komisija je na podlagi zgoraj analiziranih informacij menila, da imajo družbe, ki dobavljajo baterije, vladna pooblastila in izvajajo vladne funkcije, saj izvajajo politike kitajske vlade iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i), namesto da bi delovale v skladu z načeli prostega trga, da bi čim bolj povečale svoj dobiček. Politike kitajske vlade, namenjene dobavi baterij po nižjih cenah za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil, ter upoštevanje smernic o proizvodnih ciljih nedvomno vplivajo na odločitve in upravljanje njihovih družb, ki jih zato ni mogoče šteti za izraz zasebnega odločanja v svobodnem tržnem gospodarstvu. Dokazi o oblikovanju cen na izvoznem trgu v primerjavi z domačim oblikovanjem cen dodatno potrjujejo, da proizvajalci baterij na Kitajskem sledijo politikam kitajske vlade in ne načelom prostega trga.

(819) Poleg tega je Komisija ob upoštevanju funkcij, ki so jih opravljala kitajska industrijska združenja, med katerimi so bili dobavitelji baterij (tj. združenji CBIA in CIAPS), in razširjenega vpliva kitajske vlade na združenja ter pooblastil, ki so jih člani takih združenj pridobili s sodelovanjem v združenju, sklenila, da se je s sodelovanjem v združenjih CBIA in CIAPS članom podelilo vladno pooblastilo v smislu, da imajo člani pooblastilo, da posamično in skupaj vplivajo na združenje in sprejemajo odločitve zanj ter opravljajo naloge ali funkcije v imenu vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil. Ta združenja opravljajo tudi vladne funkcije, saj je njihova vloga izvajanje politik kitajske vlade za zagotavljanje baterij po nižjih cenah v korist industrije akumulatorskih električnih vozil, ter izvajanje nadzora nad tem, da jih vsi zadevni dobavitelji v celoti izpolnjujejo. Zaradi načrtov kitajske vlade ter vseh strogih mehanizmov kontrole in nadzora, ki urejajo združenja, so dejanja teh združenj in njihovih članov ter drugih dobaviteljev dejansko dejanja kitajske vlade.

(820) Značilnosti kitajskega domačega trga in mehanizmov oblikovanja cen, ki jih izvajajo in spremljajo združenja s področja baterij, njihovi člani ter dobavitelji baterij in LFP, dodatno potrjujejo sklep, da imajo vladna pooblastila in izvajajo vladne funkcije. Kitajska vlada je ustvarila okolje, v katerem so se baterije in LFP proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljali za plačilo, nižje od primernega.

(821) Na podlagi tega je Komisija sklenila, da se dobavitelji baterij štejejo za javne organe v smislu člena 3(1), točka (a), osnovne uredbe.

(b) Dobavitelji baterij, ki delujejo kot zasebni organi, ki jim je kitajska vlada dala navodilo ali pooblastilo

(822) Tudi če se proizvajalci baterij ne bi šteli za javne organe v smislu člena 3(1), točka (a), osnovne uredbe, je Komisija na podlagi informacij, opisanih v tem oddelku, ugotovila, da bi se iz razlogov, navedenih v nadaljevanju, štelo, da jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij, ki so običajno v pristojnosti vlade, v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe. Njihovo ravnanje bi se zato v vsakem primeru pripisalo kitajski vladi.

(823) V drugi alinei člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe je navedeno, da finančni prispevek obstaja, če vlada: „da pooblastilo ali navodilo zasebnemu organu, da opravi eno ali več vrst funkcij, opisanih v točkah (i), (ii) in (iii), ki so običajno zaupane vladi, in se ta praksa dejansko ne razlikuje od običajnih praks vlad“. Vrsta funkcij, opisanih v členu 3(1), točka (a)(iii), osnovne uredbe, se pojavi, „kadar vlada dobavi blago ali storitve, ki niso splošna infrastruktura, ali kupi blago“. Te določbe temeljijo na členu 1.1, točka (a)(1)(iii) in (iv), Sporazuma SCM ter bi jih bilo treba razlagati in uporabljati ob upoštevanju ustrezne sodne prakse STO.

(824) Posebna skupina STO je v zadevi ZDA – Omejitve izvoza odločila, da morajo zaradi običajnega pomena besed „pooblastilo“ in „navodilo“ iz člena 1.1, točka (a)(1)(iv), Sporazuma SCM ukrepi vlade vključevati pojem delegiranja (v primeru pooblastitve) ali ukaza (v primeru navodil). Zavrnil je „argument vzroka in posledice“ ZDA ter prosil za izrecne in pozitivne ukrepe v smislu delegiranja ali ukaza. Vendar je pritožbeni organ v poznejši zadevi (ZDA – Izravnalna dajatev na DRAMS) menil, da je zamenjava besed „pooblastilo“ in „navodilo“ z „delegiranjem“ in „ukazom“ kot standard preveč toga. Po mnenju pritožbenega organa se „pooblastilo“ pojavi, kadar vlada zasebnemu organu naloži odgovornost, „navodilo“ pa se nanaša na primere, kadar vlada nad zasebnim organom izvaja pooblastila. Vlada v obeh primerih uporablja zasebni organ kot pooblaščenca za izvršitev finančnega prispevka, pri čemer bi se „v večini primerov […] pričakovalo, da pooblastilo ali navodilo, dano zasebnemu organu, vključuje neko obliko grožnje ali spodbude“.

(825) Hkrati članice v skladu s členom 1.1, točka (a)(1)(iv), Sporazuma SCM ne smejo uvesti izravnalnih ukrepov za izdelke, „kadar vlada zgolj izvaja svoje splošne regulativne pristojnosti“ ali kadar ima posredovanje vlade „lahko ali pa tudi ne določen učinek zgolj na podlagi navedenih dejanskih okoliščin in uveljavljanja proste izbire akterjev na zadevnem trgu“. Pooblastilo in navodilo pomenita „aktivnejšo vlogo vlade in ne zgolj spodbude“. Poleg tega STO ni menila, da je „prepuščanje proste presoje zasebnega organu nujno v nasprotju s tem, da se takemu zasebnemu organi da pooblastilo ali navodilo […]. Čeprav lahko obstajajo primeri, ko ima zasebni organ tako široko polje proste presoje, da ni mogoče ustrezno sklepati, da mu je bilo dano pooblastilo ali navodilo (naj izvede določeno nalogo), je to dejstvo/dokaz, ki ga je treba obravnavati za vsak primer posebej.“ V skladu z navedenimi odločitvami STO ni mogoče enačiti vseh ukrepov vlade, na podlagi katerih se lahko podelijo ugodnosti, s finančnim prispevkom na podlagi člena 3 osnovne uredbe in člena 1.1, točka (a), Sporazuma SCM.

(826) Na kratko, zadevne odločitve STO določajo, da:

i. bi se moralo ugotavljanje, ali obstaja „finančni prispevek“ iz člena 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM, osredotočati na naravo vladnih ukrepov, in ne na učinke ali rezultate vladnih ukrepov. Z drugimi besedami, dobro je znano, da vlade posredujejo na trgu kot regulatorji ter pri tem povzročajo učinke na trg in udeležence na trgu. V tem smislu lahko vlada zakonito uvede izvozne davke, da bi ustvarjala prihodke v primeru zelo konkurenčnega primarnega proizvoda na mednarodnih trgih. Nasprotno pa uvedba omejitev izvoza ni upravičena, če postane očitno, da je uporaba takega instrumenta skupaj z drugimi mehanizmi za ohranjanje primarnih proizvodov na domačem trgu in izvajanje pritiska na dobavitelje, da prodajajo po cenah, nižjih od tržnih cen, del širše sheme, ki jo je vlada ustvarila za podpiranje določene industrije ali sklopa industrij, da bi povečala svojo konkurenčnost. Zato je narava ukrepa vlade, vključno z njegovim okvirom, ciljem in namenom, pomembna pri ocenjevanju „finančnega prispevka“;

ii. „pooblastilo“ ali „navodilo“ vključuje izrecno in pritrdilno dejanje, namenjeno določeni strani v zvezi z določeno nalogo ali dolžnostjo, kar se zelo razlikuje od razmer, v katerih država posega na trg na določen način, kar lahko vodi do določenega rezultata ali ne, glede na dejanske okoliščine in uveljavljanje proste izbire s strani akterjev na zadevnem trgu. Nazadnje, ključno vprašanje, ki se skriva za pojmoma pooblastilo ali navodilo, je, ali je zadevno ravnanje, tj. finančni prispevek v obliki zagotavljanja blaga za plačilo, nižje od primernega, mogoče pripisati vladi ali je še vedno svobodna izbira zasebnih udeležencev na trgu glede na dogajanje na trgu, kot so regulativne omejitve;

iii. člen 1.1, točka (a)(1)(iv), Sporazuma SCM je v bistvu določba proti izogibanju, zato mora biti za ugotovitev pooblastitve ali navodila izpolnjen pogoj, da vlada prenese odgovornost na zasebni organ ali izvaja pooblastila nad zasebnim organom za izvedbo finančnega prispevka. V večini primerov bi se pričakovalo, da pooblastilo ali navodilo, dano zasebnemu organu, vključuje neko obliko grožnje ali spodbude, ki bi se lahko uporabila kot dokaz pooblastila ali navodila. Vendar imajo vlade verjetno na voljo druga sredstva za izvajanje pooblastil nad zasebnim organom, pri čemer so nekatera od njih lahko „bolj prefinjena“ od ukaza ali morda ne vključujejo enake stopnje prisile;

iv. med vladnim aktom in ravnanjem zasebnega organa mora biti „dokazljiva povezava“. Ni razloga, da primer vladnega pooblastila ali navodila ne bi mogel temeljiti na posrednih dokazih (kot so implicitna in neformalna dejanja delegiranja ali ukaza), če ima tak dokaz dokazno vrednost in je utemeljen. V zvezi s tem so dokazi o nameri vlade, da podpre industrijo nižje v verigi (npr. prek javno objavljenih politik ali odločitev vlade ali drugih vladnih ukrepov), ali obstoju drugih vladnih ukrepov, ki zagotavljajo določen rezultat na trgu (npr. omejitev izvoza skupaj z vladnim ukrepom, ki udeležencem na trgu, za katere veljajo take omejitve, preprečuje, da bi kopičili zaloge svojih izdelkov, ali vladno uravnavanje cen, da se ohranijo nizke domače cene za zadevni izdelek), lahko pomembni za ugotavljanje obstoja finančnega prispevka iz člena 1.1, točka (a)(1)(iv), Sporazuma SCM (zlasti kot posredni način, s katerim vlada zagotavlja blago, kot je določeno v pododstavku (iii)). V nekaterih okoliščinah lahko „smernice“ vlade pomenijo navodila. Nazadnje, zasebni organ se lahko, odvisno od okoliščin, odloči, da ne bo izvedel naloge, za katero mu je bilo dano pooblastilo ali navodilo, kljub možnim negativnim posledicam, ki lahko sledijo. Vendar to samo po sebi ne pomeni, da zasebnemu organu ni bilo dano pooblastilo ali navodilo.

(827) Komisija je v skladu s to sodno prakso in ob predpostavki, da so dobavitelji baterij „zasebni organi“ v smislu člena 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe, na eni strani preučila naravo ukrepov kitajske vlade, tj. ali posredovanje kitajske vlade vključuje pooblastitev ali navodilo proizvajalcem baterij, da proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotovijo baterije za plačilo, nižje od primernega, na drugi strani pa je preučila ukrepe dobaviteljev baterij, tj. ali proizvajalci baterij kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo vhodne materiale za plačilo, nižje od primernega, in ali torej obstaja dokazljiva povezava med ukrepi kitajske vlade in ravnanjem dobaviteljev baterij, ki delujejo kot posredniki kitajske vlade. Nazadnje je Komisija ocenila, ali bi bila funkcija, ki jo opravljajo dobavitelji baterij, običajno v pristojnosti vlade, tj. ali je zagotavljanje baterij proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem običajna dejavnost vlade in ali se ta funkcija dejansko ne razlikuje od običajnih praks vlad, tj. ali se dejansko zagotavljanje vhodnih materialov s strani proizvajalcev dejansko razlikuje od tistega, kar bi storila sama vlada.

(828) Komisija je ob upoštevanju sodne prakse STO iz uvodnih izjav 822 do 826 najprej analizirala, ali je podpora kitajske vlade kitajski industriji akumulatorskih električnih vozil v obliki zagotavljanja baterij za plačilo, nižje od primernega, dejansko cilj različnih zadevnih vladnih ukrepov in ne le „stranski učinek“ izvajanja splošnih regulativnih pristojnosti. V preiskavi je bilo zlasti preučeno, ali so bile ugotovljene nižje cene baterij del ciljev vlade ali pa so bile nižje cene „nenameren“ stranski produkt splošnih vladnih predpisov. Komisija je sklenila, da je bil cilj različnih posegov kitajske vlade podpreti industrijo akumulatorskih električnih vozil in da so bile nižje cene baterij predvideni cilj teh ukrepov, ki so se nato izvrševali prek industrijskih združenj, ki morajo te načrte spoštovati in izvrševati.

(829) Kitajska vlada je skozi leta sprejela številne ukrepe za dosego svojega političnega cilja. V oddelku 3.1 so podrobno opisani ustrezno ozadje in okoliščine, s katerimi se pojasnjuje pomen, ki ga kitajska vlada pripisuje razvoju industrije akumulatorskih električnih vozil in z njo povezanih industrij.

(830) Kot je podrobneje pojasnjeno v oddelku 3.7.2.1.1, prejšnja točka (i), je kitajska vlada oblikovala sklop ukrepov, ki se uporabljajo za vse družbe, ne glede na to, ali so v državni ali zasebni lasti, da bi jih usmerila v dobavo baterij po nizkih cenah. Akcijski načrt za baterije iz leta 2017 vsebuje posebna navodila o oblikovanju cen baterij, ki določajo, da bo do leta 2020 energijska gostota, specifična za sistem, dosegla 260 vatnih ur/kilogram, stroški napajalnih baterij pa se bodo znižali na manj kot 1 juan/vatno uro. Do leta 2025 bo energijska gostota dosegla 500 vatnih ur/kilogram.

(831) Poleg tega je industrija baterij na Kitajskem deležna velike podpore. Obstajajo številni predpisi, ki so jih izdali različni vladni organi in s katerimi se nadzorujejo vsi vidiki sektorja baterij, kot je navedeno v oddelku 3.7.2.1.1, točka (i), zlasti v akcijskem načrtu za baterije iz leta 2017 iz uvodnih izjav 708 do 710, načrtu za vozila na pogon z novimi viri energije za obdobje 2012–2020 (uvodna izjava 744) ter ukrepih v provincah Jiangxi, Fujian in Shenzhen (uvodne izjave 725 do 733). Komisija je v nacionalnih in lokalnih politikah našla dokaze, da so proizvajalci baterij imeli koristi od sklopa podpornih ukrepov, obravnavanih v uvodni izjavi 735. Ti ukrepi vključujejo nagrade, zagotavljanje zemljišč, električne energije in plina po nižjih cenah, posojila državnih bank na nekomercialni osnovi in preferenčne fiskalne politike. Komisija je ugotovila tudi, da so imeli proizvajalci baterij, povezani s skupinama Geely in SAIC, ki so predložili vprašalnik, koristi tudi od preferenčnih politik, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, kot so preferenčno financiranje, programi oprostitve in znižanja davkov ter nepovratna sredstva (uvodna izjava 740).

(832) Kitajska vlada je z zagotavljanjem finančne podpore proizvajalcem baterij dodatno usmerjala družbe, naj povečajo in podprejo domačo dobavo baterij v korist razvoja industrije akumulatorskih električnih vozil. S to podporo se dobavitelje baterij spodbuja, da svoje ravnanje v celoti uskladijo s cilji politike kitajske vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil.

(833) Poleg tega je Komisija v oddelku zgoraj že ugotovila, kako kitajska vlada zagotavlja določeno ravnanje dobaviteljev baterij prek kitajskih industrijskih združenj (tj. združenj CBIA in CIAPS), ki glede na raven nadzora kitajske vlade nad njimi (uvodne izjave 777 do 784) in funkcije, ki jih opravljajo (uvodne izjave 791 do 798), niso neodvisna industrijska združenja. Kot je že zajeto v uvodnih izjavah 763 in 772, so dobavitelji baterij, ki so bili člani združenja CBIA in/ali CIAPS, leta 2020 predstavljali 86 % tržnega deleža, leta 2023 pa 93 % skupne nameščene zmogljivosti na Kitajskem. Komisija je ugotovila tudi, da navedena kitajska industrijska združenja niso neodvisna združenja, ki delujejo v skladu s svobodnimi gospodarskimi načeli, temveč subjekti, ki jih vodi kitajska vlada in jih upravlja prek državnega sveta (uvodne izjave 777 do 784). Ugotovljeno je bilo zlasti, da obe združenji opravljata naloge, ki jima jih je zaupala vlada, in da v skladu s svojo vlogo vladi pomagata pri izvajanju vladnih politik in urejanju ravnanja svojih članov. Združenja in njihovi člani so pooblaščeni, da „krepijo samodisciplino industrije“ in „regulirajo združenje, industrijo in ravnanje članov“, v primeru združenja CBIA pa tudi, da „usklajujejo vprašanja v zvezi s proizvodnjo, prodajo in izvozom podjetij“. Torej ti združenji opravljata vladne funkcije, saj je njuna vloga izvajanje politik kitajske vlade za zagotavljanje baterij po nižjih cenah v korist domače industrije akumulatorskih električnih vozil in izvajanje nadzora nad tem, da jih vsi zadevni dobavitelji v celoti izpolnjujejo. Glede na to je Komisija menila, da sta združenji CBIA in CIAPS javna organa v smislu člena 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM.

(834) Poleg tega je združenje CBIA na 7. kongresu članov navedlo, da „bi moralo združenje v celoti izkoristiti svojo vlogo industrijske samoregulativne organizacije, prevzeti pomembne odgovornosti za ohranjanje tržnega ravnanja, usmerjanje industrije k urejeni konkurenci, omejevanje pravil, nadzor samodiscipline in optimizacijo razvoja, […] **omejevati in kaznovati ravnanja, ki motijo tržni red, škodijo interesom in podobi industrije**, ter si prizadevati za ustvarjanje poštenega in urejenega razvojnega okolja za industrijo baterij“ [poudarek dodan] ([377]). To kaže, da morajo člani upoštevati navodila združenja, katerih cilj je urejanje ekonomskega ravnanja njihovih članov, da bi ravnali v skladu s politikami kitajske vlade in se tako izognili posledicam, ki jih proti njim uvede združenje CBIA. To nadalje kaže, da kitajska vlada prek združenj proizvajalcem baterij nalaga, da morajo upoštevati določeno ravnanje proizvajalcev baterij. Dodatni dokazi, da je kitajska vlada dejavna na trgu in posreduje, kadar se pojavijo težave s cenami in dobavo, so bili ugotovljeni na podlagi izjav za javnost ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo iz leta 2022 (uvodna izjava 750), ko se je ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo zavezalo, da bo „čim prej vrnilo [cene surovin] na razumno raven“ ([378]).

([377]) Glej https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Glej opombo 308.

(835) Poleg tega je Komisija ugotovila, da določbe iz statuta družbe CATL in sistema upravljanja povezanih transakcij, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 801, določajo, da v nekaterih primerih cene vseh vrst transakcij s povezanimi subjekti določi država. Glede na dejstvo, da je družba CATL daleč največji dobavitelj na domačem trgu in ima skupna podjetja s proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v državni lasti ter z dvema neintegriranima vzorčenima proizvajalcema, je Komisija zaradi nesodelovanja družbe CATL sklepala, da ima kitajska vlada ključno vlogo v mehanizmu določanja cen v zvezi z baterijami, dobavljenimi industriji akumulatorskih električnih vozil, in da družba CATL na kitajskem domačem trgu ne ravna kot udeleženec na prostem trgu.

(836) To dodatno ponazarja nerazumno ravnanje družbe CATL na domačem in izvoznem trgu (uvodna izjava 813), kjer družba CATL žrtvuje dobiček od prodaje baterij na kitajskem domačem trgu. Njeno nerazumno ravnanje dejansko kaže, da jo je kitajska vlada s politikami usmerila v dobavo baterij domači industriji akumulatorskih električnih vozil po nižjih cenah, namesto da bi sprejemala tržno utemeljene odločitve in prodajala baterije predvsem na izvoznih trgih, na katerih bi lahko v obdobju preiskave znatno optimizirala svoj dobiček. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 738 do 742, je kitajska vlada zagotovila finančno podporo dobaviteljem baterij tudi zato, da bi zadevne družbe ohranile finančno stabilnost in nadalje razvijale svoje zmogljivosti, kar bi jim omogočilo, da bi nadaljevale nerazumno ravnanje v skladu z navodili kitajske vlade, in sicer, da proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo baterije po nizkih cenah in v zadostnih količinah, namesto da bi svojo prodajo preusmerile v izvoz, pri katerem bi dosegle znatne dobičke.

(837) Komisija je menila, da je kitajska vlada glede na razpoložljive dokaze prevzela „dejavnejšo vlogo od zgolj spodbujanja“, kot je zahteval pritožbeni organ STO ([379]). Ukrepi, ki jih je sprejela kitajska vlada, omejujejo svobodo delovanja proizvajalcev baterij, saj v praksi omejujejo njihovo poslovno odločitev, po kakšni ceni prodajati izdelek, kot je prikazano v načrtih iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i), v korist industrije akumulatorskih električnih vozil. Vloga kitajske vlade je znatno presegala običajno posredovanje tržnega regulatorja v sektorju baterij. Z zadevnimi ukrepi se niso zgolj regulirali splošni vidiki trga, temveč se je družbam s področja baterij naložilo specifično ravnanje. Vsi ti ukrepi so bili sprejeti, da bi družbe s področja baterij zagotavljale baterije po nižjih cenah v korist industrije akumulatorskih električnih vozil. Ta namen je bil jasno izražen s številnimi političnimi izjavami in ukrepi iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i).

(838) Kitajska vlada je s tem, ko je družbe s področja baterij obvezala k upoštevanju teh ukrepov, ki so se izvrševali prek industrijskih združenj, ki morajo spoštovati in izvrševati te načrte, tem družbam odvzela možnost, da bi svobodno izbirale svoje prodajne strategije v skladu z dogajanji na trgu. To pomeni, da ti ukrepi jasno pomenijo „dokazljivo povezavo“ med vladnimi ukrepi in ravnanjem družb s področja baterij. Kitajska vlada je družbe s področja baterij uporabila kot pooblaščence za podporo proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil.

(839) Nazadnje je Komisija ocenila, ali se dejansko zagotavljanje vhodnih materialov proizvajalcev v ničemer ne razlikuje od tega, kar bi vlada storila sama. Komisija je menila, da je tako. Namesto da bi kitajska vlada zagotavljala baterije neposredno industriji akumulatorskih električnih vozil, da bi dosegla svoje cilje javne politike glede spodbujanja razvoja navedene industrije, s sklopom ukrepov zasebne subjekte spodbuja, da to storijo v njenem imenu. Poleg tega bi bilo treba ta ukrep v obsegu, v katerem tako vladno zagotavljanje blaga vključuje določeno porabo dohodkov (kot je zagotavljanje subvencij za vhodne materiale ali opustitev dohodka zaradi zagotavljanja blaga za plačilo, nižje od primernega), razumeti kot značilne funkcije, ki so običajno zaupane vladi ([380]).

([379]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 115.

([380]) Glej poročilo posebne skupine, ZDA – Preiskava o izravnalni dajatvi na polprevodnike za dinamične bralno-pisalne pomnilnike (DRAMS) iz Koreje, WT/DS296, 21. februar 2005, opomba 57 (Menimo, da bi bilo treba sklicevanje na funkcije, ki so običajno zaupane vladi, razumeti tudi kot funkciji obdavčevanja in porabe dohodkov. [...] V obsegu, v katerem posojila in ukrepi prestrukturiranja vključujejo obdavčevanje ali porabo odhodkov, lahko spadajo na področje uporabe navedene določbe).

(840) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da sklop ukrepov, ki jih je sprejela kitajska vlada, ustvarja finančni prispevek v obliki vladnega zagotavljanja baterij kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil za plačilo, nižje od primernega, v skladu s členom 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe. Kitajska vlada dobavitelje baterij spodbuja k zagotavljanju baterij industriji akumulatorskih električnih vozil za plačilo, ki je nižje od primernega ([381]), tako da je treba njihovo ravnanje pripisati kitajski vladi, kar ni zgolj nenamerna posledica ukrepov kitajske vlade. Kitajska vlada zagotavlja, da se cene baterij nadzorujejo prek industrijskih združenj in podpore, dodeljene proizvajalcem baterij za izpolnjevanje ciljev politike kitajske vlade.

3.7.2.1.2. Ugodnost, specifičnost in izračun zneska subvencije

(a) *Ugodnost*

(841) Kot je pojasnjeno v oddelku 3.3.1.2, noben nepovezani proizvajalec dobavitelj LFP ali baterij Komisiji ni zagotovil informacij s predložitvijo posebnega vprašalnika, namenjenega dobaviteljem vhodnih materialov na Kitajskem. Glede na obstoj povezave med dvema neintegriranima vzorčenima proizvajalcema in družbo CATL je bila tudi slednja pozvana k izpolnitvi vprašalnika, vendar tega ni storila.

(842) Tako se je Komisija v skladu s členom 28 osnovne uredbe morala opreti na razpoložljiva dejstva, da bi določila raven ugodnosti za vzorčene proizvajalce izvoznike, ki so baterije kupovali na domačem trgu.

(843) Komisija je sklenila, da se dobavitelji baterij štejejo za javne organe ali zasebne družbe, ki jim je kitajska vlada dala pooblastilo in/ali navodilo, naj baterije zagotavljajo za plačilo, nižje od primernega.

(844) V skladu s členom 3(2), členom 5 in členom 6, točka (d), osnovne uredbe je Komisija znesek subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, ocenila glede na ugodnost za prejemnika, ki je bila ugotovljena v obdobju preiskave.

(845) Da bi Komisija ugotovila obstoj ugodnosti in njen znesek, je najprej ocenila, ali bi cene na Kitajskem lahko pomenile ustrezno referenčno vrednost.

(846) Komisija je zaradi nesodelovanja kitajske vlade in posledičnega pomanjkanja informacij o kitajskem domačem trgu baterij menila, da zaradi velikega tržnega deleža dobaviteljev baterij, ki so bili člani združenja CBIA ali CPIAS, in ugotovitev, da je bil kitajski trg izkrivljen zaradi veljavnih nacionalnih in sektorskih politik, ki jih izvajajo domači dobavitelji baterij iz oddelka 3.7.2.1, in zlasti tistih, ki se nanašajo na oblikovanje cen, ni primerno, da bi svojo referenčno vrednost utemeljila na kitajskih domačih cenah.

(847) Komisija je opredelila dva možna vira za določitev ustrezne referenčne vrednosti za področje baterij: Bloomberg New Energy Financials (BNEF) in Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([382]). Medtem ko je organizacija BNEF zagotovila koristen vir informacij, uporaba tega vira ni omogočila izračuna morebitnih referenčnih cen za obdobje preiskave z uporabo mesečnih cen. Organizacija BNEF prav tako ni določila cene na kemijsko sestavo za posamezno geografsko območje. Poleg tega ni poročala o cenah franko tovarna, tako da bi na primerjave cen lahko vplivali različni dobavni pogoji. Nasprotno pa so podatki organizacije BMI omogočili izračun referenčnih vrednosti za obdobje preiskave glede na kemijsko sestavo (LFP in NMC) in geografsko območje ([383]) na podlagi franko tovarna. Prav tako je bilo mogoče tehtati različne kemijske podsestave baterij NMC (111, 523, 622, 811) na podlagi ustreznega povpraševanja v sektorju električnih vozil. Vendar je organizacija poročala le o cenah na kW/h na ravni celic in ne na ravni paketa. Glede na raven natančnosti v smislu časovnega obdobja, geografskega območja, kemijske sestave in dobavnih pogojev se je organizacija BMI štela za najprimernejši vir za določitev referenčne cene za celice. Poleg tega so bile cene franko tovarna, ki so bile uporabljene iz izbranega vira, konservativna alternativa, saj so bili dejanski nakupi baterij morda opravljeni pod različnimi dobavnimi pogoji, vključno z različnimi stroški prevoza.

([381]) Glej tudi oddelek 3.7.2.1 o ugodnosti.

([382]) Ponudnik podatkov in izdajatelj tržnih informacij za dobavno verigo litij-ionskih baterij za električna vozila, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) Razpoložljive regije so bile Severna Amerika, Azija, Kitajska in Evropa.

(848) Za izračun ustrezne referenčne vrednosti za baterijske celice NMC zunaj Kitajske ([384]), je Komisija uporabila povprečno referenčno ceno, tehtano glede na povpraševanje po kemijskih podsestavah baterij NMC v sektorju električnih vozil, kot jo je sporočila organizacija BMI. Ker za baterijske celice LFP zunaj Kitajske ni bilo referenčne vrednosti, se je štelo za razumno, da se ta cena določi z uporabo razmerja referenčne vrednosti za baterijske celice NMC na Kitajskem in zunaj nje ([385]).

(849) Komisija je za izračun ustrezne referenčne vrednosti za baterijske pakete uporabila referenčne vrednosti baterijskih celic LFP in NMC zunaj Kitajske, opisane v uvodnih izjavah zgoraj, ter uporabila razmerje med celicami in paketi na podlagi javno dostopnih informacij, ki jih je objavila organizacija BNEF ([386]). Razmerje med celicami in paketi so potrdili podatki v spisu, ki jih je predložila ena od sodelujočih skupin.

(850) Ugodnost za skupino Geely je bila izračunana ob upoštevanju razlike med zneskom, ki so ga vzorčeni proizvajalci izvozniki dejansko plačali za baterije (celice, moduli in paketi), in zneskom, ki bi ga bilo treba običajno plačati na podlagi določene referenčne vrednosti.

(851) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 815, je Komisija ugotovila, da sta dva povezana dobavitelja baterij prodajala baterije za izvoz po znatno višji ceni kot iste baterije, ki so se prodajale na kitajskem domačem trgu.

(852) Ker zaradi nesodelovanja, opisanega v oddelku 3.3.2, ni bilo mogoče sprejeti natančnega sklepa v zvezi z nakupi baterij, ki jih je opravila skupina SAIC, je Komisija ugotovila, da so bili vsaj štirje glavni dobavitelji baterij v državni lasti, člani združenja CBIA in/ali tesno povezani z njim prek družbe CATL. Ugotovljeno je bilo, da je skupina Geely več kot 65 % svojih baterij kupila pri družbah, ki so bile članice enega od teh dveh združenj. Na podlagi navedenega in ob neobstoju drugih informacij se je to štelo za reprezentativno za stanje na domačem kitajskem trgu baterij.

(853) Zato se je štelo, da sta dva neintegrirana vzorčena proizvajalca svoje baterije kupila od ključnih subjektov, ki se štejejo za javne organe ali zasebne organe, ki jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo, in da so kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil imeli koristi od baterij, prodanih za plačilo, nižje od primernega.

(854) Poleg tega Komisija zaradi delnega nesodelovanja kitajske vlade ni imela bistvenih informacij o položaju na kitajskem trgu dobaviteljev baterij in o mogočih potrebnih prilagoditvah.

(855) Na podlagi tega je sklenila, da prevladujoče razmere na kitajskem trgu ne upravičujejo prilagoditev glede na pomanjkanje tržnih pogojev v državi porekla in v skladu z določbami člena 6, točka (d)(ii), osnovne uredbe, zato je referenčno vrednost izračunala z uporabo prej opisane metodologije.

(b) *Specifičnost*

(856) Sklop ukrepov kitajske vlade je bil usmerjen izključno v korist industrije vozil na pogon z novimi viri energije, katere del so akumulatorska električna vozila, saj se zadevne baterije, za katere veljajo ukrepi, uporabljajo le v industriji vozil na pogon z novimi viri energije.

Poleg tega je v posebnih pravnih aktih in različnih dokumentih iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i), industrija akumulatorskih električnih vozil jasno opredeljena kot upravičenka do zadevnih ukrepov.

(857) Komisija je zato sklenila, da subvencije v obliki zagotavljanja baterij za plačilo, nižje od primernega, niso splošno dostopne, ampak so specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe. Poleg tega ni nobena od zainteresiranih strani predložila dokazov, da taka oblika subvencij temelji na objektivnih merilih ali pogojih v smislu člena 4(2), točka (b), osnovne uredbe.

([384]) Referenčna vrednost zunaj Kitajske je temeljila na cenah, ki se uporabljajo v Severni Ameriki, Evropi in Aziji, torej brez Kitajske.

([385]) Na Kitajskem je referenčna vrednost temeljila na cenah, ki veljajo na Kitajskem. Referenčna vrednost zunaj Kitajske je temeljila na cenah, ki se uporabljajo v Severni Ameriki, Evropi in Aziji, torej brez Kitajske.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ in https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/.

(c) *Izračun zneska subvencije*

(858) Komisija je cene analizirala na osnovi kW/h ter upoštevala kemijo (nikelj-mangan kobaltov oksid v primerjavi z litij-železovim fosfatom), vrsto baterije (modul/paket) in razmerje. Na podlagi tega je ugotovila, da so bile nakupne cene povezanih družb v povprečju ([387]) višje od nakupnih cen nepovezanih dobaviteljev. Taka razlika je presegla 8 % in v nekaterih primerih celo 20 % za nekatere kombinacije kemijske sestave/vrste baterije.

(859) Glede na take razlike je Komisija analizirala informacije v spisu v zvezi s transferno ceno, da bi ugotovila, ali se take transakcije lahko štejejo za izvedene pod običajnimi tržnimi pogoji. Vendar informacije v spisu, tj. v predloženih sporazumih in pogodbah o cenah, niso vsebovale nobenih informacij v zvezi s tem. Zaradi tega in ker skupina Geely ni predložila izjave, da so bile take transakcije izvedene pod običajnimi tržnimi pogoji, Komisija teh cen ni mogla uporabiti in se je morala zanašati na ceno na kW/h za podobne izdelke, plačano nepovezanim dobaviteljem. Kadar nekatere družbe v skupini Geely niso kupovale od nepovezanih dobaviteljev, je bila uporabljena tehtana povprečna cena na kW/h za podobne izdelke na ravni skupine Geely. Ta primerjava je bila opravljena na podlagi kW/h ob upoštevanju kemijske sestave baterij, in sicer LFP in NMC, ter vrste baterije (celica, modul ali paket). Ker ni bilo veljavne referenčne vrednosti za module, je bila referenčna cena za celice uporabljena kot konzervativna alternativa. Referenčne vrednosti so temeljile na cenah baterijskih celic, pridobljenih od organizacije BMI ([388]) ob upoštevanju povprečnih cen celic LFP ali NMC zunaj Kitajske v obdobju preiskave, kot je navedeno v uvodnih izjavah zgoraj.

(860) Glede na delno nesodelovanje skupine SAIC v zvezi z dobavo baterij in ustreznimi podatki, kot je opisano v oddelku 3.3.1.4, se je morala Komisija opreti na razpoložljiva dejstva. V zvezi s tem je upoštevala velik obseg nakupov drugega vzorčenega proizvajalca, ki je kupoval baterije. Iz obravnavanih transakcij so bile izključene nekatere baterije za modele avtomobilov, ki jih skupina SAIC ni prodajala.

Zagotavljanje baterij za plačilo, nižje od primernega

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina Geely	10,32 %
Skupina SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Zagotavljanje LFP s strani vlade za plačilo, nižje od primernega

(861) Kot je navedeno zgoraj, je eden od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov (skupina BYD) vertikalno integriran. Zato je Komisija za to skupino preučila, ali bi lahko zagotavljanje ključnih surovin za proizvodnjo baterij, ki se uporabljajo v modelih te skupine, pomenilo subvencijo, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi. Komisija se je na tej stopnji osredotočila na ključne sestavne dele, ki se uporablja za baterije, tj. LFP, ki predstavlja več kot 25 % stroškov proizvodnje baterije.

(862) Za ugotovitev obstoja subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, morajo biti v skladu s členoma 3 in 4 osnovne uredbe prisotni trije elementi: (1) finančni prispevek; (2) ugodnost in (3) specifičnost. Komisija bo te elemente preučila v nadaljevanju.

3.7.2.2.1. *Finančni prispevek*

(a) Dobavitelji LFP, ki delujejo kot javni organi

(863) Komisija je najprej analizirala, ali je mogoče ugotoviti, da so dobavitelji LFP javni organi, tako da se lahko kitajski vladi pripiše zagotavljanje te ključne surovine za plačilo, nižje od primernega, v smislu člena 3(1), točka (a), osnovne uredbe. Kot je podrobno pojasnjeno v oddelku 3.5.1 ter uvodnih izjavah 409 do 418, je treba pravni standard za obstoj javnega organa razlagati v skladu s sodno prakso STO. Na podlagi ustrezne sodne prakse,

([387]) Cene povezanih in nepovezanih dobaviteljev so bile primerjane z upoštevanjem obsega nakupa za izračun tehtane povprečne razlike v cenah.

([388]) Ponudnik podatkov in izdajatelj tržnih informacij za dobavno verigo litij-ionskih baterij za električna vozila, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

navedene v uvodnih izjavah 409 do 418, bi bilo treba preučiti, ali so proizvajalci vhodnih materialov na Kitajskem, ki se ukvarjajo z dobavo vhodnih materialov, „javni organi“ (tj. subjekti, ki imajo vladne funkcije, jih izvajajo ali so pooblaščeni za njihovo izvajanje), pri tem pa ustrezno upoštevati (i) pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje v državi, v kateri delujejo preiskovani subjekti, (ii) odnos med zadevnimi subjekti in vlado ter (iii) glavne značilnosti in funkcije zadevnih subjektov.

(i) *Pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje v LRK*

(864) Komisija je v uvodnih izjavah 704 do 758 že preučila pravno in gospodarsko okolje, ki prevladuje na Kitajskem in iz katerega je razvidno, da je kitajska vlada vzpostavila okvir, ki zagotavlja, da dobavitelji surovin izpolnjujejo cilje politike kitajske vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil, in sicer od vhodnih materialov (vključno s surovinami, kot je LFP) do vmesnih vhodnih materialov (kot so baterije). Ustrezni ukrepi, ki jih je kitajska vlada sprejela za doseganje cilja politike zagotavljanja podpore glavnim industrijam vzdolž dobavne verige akumulatorskih električnih vozil v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil, ki zajemajo tako ključne vhodne materiale, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, in baterije višje v verigi, so obravnavani v oddelku 3.7.2.1.1, točka (i).

(865) Zlasti iz zakona o mineralnih virih in pravil za izvajanje zakona o mineralnih virih (uvodna izjava 723) je razvidno, da država za mineralne vire šteje, da pripadajo državi, in da ima vlada popoln nadzor nad dodeljevanjem virov ter lahko opredeli, kdo pridobi rudarske pravice in omejitve tega, kar se pridobiva. 14. petletni načrt za surovine (uvodna izjava 714) podpira vzpostavitev sistema rezerv mineralnih virov, v katerem sodelujejo država in podjetja. Na splošno je kitajska vlada vzpostavila sistem, s katerim lahko izvaja popoln nadzor nad mineralnimi viri.

(866) Na voljo je tudi več spodbud za dobavitelje surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, kot so davčne spodbude (uvodna izjava 721), usmerjevalni skladi, nagrade in zavarovanja z zastavljenimi lastniškimi vrednostnimi papirji (uvodna izjava 720).

(867) Poleg tega je Komisija ugotovila, da za litij-železov fosfat ob izvozu ne velja 13-odstotno vračilo DDV, zaradi česar je za domačo potrošnjo cenejši in dostopnejši kot za izvoz (uvodna izjava 753). Dokazi o poseganju kitajske vlade v oblikovanje cen surovin za vozila na pogon z novimi viri energije so bili najdeni v izjavah za javnost ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo iz leta 2022 (uvodna izjava 750), ko se je vlada zavezala, da bo ceno surovin, ki se uporabljajo v vozilih na pogon z novimi viri energije (vključno z litijem), vrnila na razumno raven.

(868) Vse navedeno kaže, da je kitajska vlada na centralni in lokalni ravni vzpostavila številne politike in ukrepe, namenjene dobaviteljem vhodnih materialov, da bi na koncu podprla industrijo akumulatorskih električnih vozil. Vsi ti vhodni materiali predstavljajo znaten del stroškov proizvodnje akumulatorskih električnih vozil. S to politiko, s katero kitajska vlada zagotavlja stabilno in obsežno dobavo teh vhodnih materialov, in nizkimi cenami se proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo subvencije v obliki bistveno nižjih stroškov, kar jim omogoča prodajo akumulatorskih električnih vozil po nižjih cenah, tudi na trgu EU.

(a) *Razmerje med dobavitelji LFP in vlado LRK*

(869) Komisija je po analizi pravnega in gospodarskega okvira, v katerem delujejo dobavitelji vhodnih materialov in ki ga močno narekujejo cilji politike kitajske vlade za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil prek dobaviteljev vhodnih materialov, analizirala tudi značilnosti kitajskega domačega trga LFP, dokaze o prisotnosti/lastništvu države pri dobaviteljih vhodnih materialov ter druge indice, da je kitajska vlada izvajala pomemben nadzor nad temi subjekti (vključno z njihovimi organizacijskimi značilnostmi, verigami organov odločanja in splošnim odnosom s kitajsko vlado).

(870) LFP je vrsta litija, pridobljenega iz litijevega karbonata. Litijev karbonat je mogoče pridobivati od dobaviteljev na Kitajskem in zunaj nje – po podatkih, dostopnih na spletu, večina kitajskega uvoza litijevega karbonata prihaja iz Čila in Argentine ([389]) – vendar se približno 75 % globalnega rafiniranja litija opravi na

([389]) Na podlagi statističnih podatkov o uvozu iz Kitajske iz podatkovne zbirke Global Trade Atlas (GTA), oznaka HS 2836 91 00, od oktobra 2022 do septembra 2023.

Kitajskem ([390]). To pomeni, da je svet pri rafiniranju litija odvisen od Kitajske, prevladujoči položaj Kitajske na tem trgu pa ji omogoča, da oblikuje cene na mednarodnem prizorišču. To so potrdili tudi kitajski podatki o uvozu LFP iz tujine, ki so pokazali, da so bile iz preostalih delov sveta pridobljene zanemarljive količine LFP ([391]).

(871) Komisija ni našla več javno dostopnih informacij o vladnem lastništvu in nadzoru nad celotnim trgom dobaviteljev LFP. Glede na nesodelovanje kitajske vlade, kot je podrobneje pojasnjeno v oddelku 3.3.1.2 in skupine BYD v zvezi z njenim glavnim povezanim dobaviteljem, kot je pojasnjeno v oddelku 3.3.4, je Komisija lahko sklepala, da je stopnja vladnega lastništva in nadzora nad dobavitelji LFP verjetno višja, kot je razvidno iz informacij, ki so ji na voljo.

(872) V zvezi s tem so informacije o tržnem deležu proizvajalcev litija na Kitajskem ([392]), ki so na voljo na spletu, pokazale, da se lahko informacije, ki jih je predložila skupina BYD, štejejo za reprezentativne za kitajski domači trg. Komisija je menila, da so informacije, ki jih je predložil edini vzorčeni vertikalno integrirani proizvajalec (skupina BYD), reprezentativne za celoten kitajski trg LFP. Komisija je opredelila devet dobaviteljev LFP skupine BYD. Ker Komisija ni mogla najti javno dostopnih informacij, je morala sklepati v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

(873) Komisija je ugotovila, da je imelo vseh devet kitajskih dobaviteljev litija sedež na Kitajskem. Zato je Komisija sklepala, da na kitajskem trgu LFP prevladujejo domači dobavitelji.

(874) Komisija je ugotovila tudi, da dejavnosti dobaviteljev LFP urejajo ista podrejena združenja kot dejavnosti proizvajalcev baterij, tj. združenji CBIA in CIAPS ([393]), pri tem pa se iste določbe, vključene v oddelek 3.7.2.1, uporabljajo za dobavitelje LFP. Kot je navedeno v uvodni izjavi 773, združenji CBIA in CIAPS na spletu nimata objavljenega celotnega seznama članov. Komisija je lahko preverila udeležbo družb v združenjih CBIA in CIAPS ter drugih industrijskih združenjih, tako da je preučila njihova letna poročila in druge informacije, ki so na voljo na spletu, kot je seznam članov njihovih izvršnih organov. Ker kitajska vlada ni predložila informacij in ker ni uradnih javnih podatkov, ki bi vključevali celoten seznam članov združenj CBIA in CIAPS, je Komisija menila, da bi lahko bilo v ta združenja včlanjenih še več dobaviteljev. Komisija je ugotovila, da sta bila od devetih dobaviteljev, ki so dobavljali LFP skupini BYD, dejansko vsaj dva člana združenja CBIA, ki sta bila poleg tega delno v državni lasti. Tudi za dva druga dobavitelja je ugotovila, da sta delno v državni lasti. Glede na letno poročilo se je ena od družb v delni državni lasti prav tako upravljala kot podjetje z lastniškim kapitalom v državni lasti ([394]). Ugotovljeno je bilo, da je še ena družba članica združenja CIAPS. Družbe v državni lasti in drugi člani združenj CBIA in CIAPS so predstavljali 90 % celotne količine LFP, dobavljene vzorčenemu proizvajalcu izvozniku, in do 92 % celotne vrednosti v obdobju preiskave. Eden od največjih dobaviteljev je bil član tako družbe CBIA, kot tudi njenega izvršnega sveta. Zato je Komisija ugotovila, da je bilo več dobaviteljev LFP, ki predstavljajo večino skupne nabavljene količine LFP skupine BYD in ki so tudi med največjimi akterji na trgu, članov združenj CBIA in/ali CIAPS.

(875) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da na kitajskem domačem trgu LFP večinoma prevladujejo domači dobavitelji, ki so v veliki meri člani podrejenih združenj, kot so CBIA, CIAPS in združenje Hunan Battery Industry, in/ali so v državni lasti.

([390]) Glej *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts* (Bitka za prekinitev kitajske nadvlade, v petih diagramih), Bloomberg, 1. december 2022, na voljo na naslovu: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

([391]) Na podlagi statističnih podatkov o uvozu iz Kitajske iz podatkovne zbirke GTA, oznaka HS 2842 90 40, od oktobra 2022 do septembra 2023.

([392]) Glej „Kitajska – seznam prvih desetih v proizvodnji litij-železovega fosfata (januar–avgust)", ESCN, 16. oktober 2023. Na voljo na naslovu: 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]) Glej https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, str. 29.

([394]) Glej https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, str. 82.

(876) Komisija je nadalje preučila razmerje med kitajsko vlado in dobavitelji LFP, da bi ugotovila, ali je vlada izvajala smiseln nadzor nad zadevnimi subjekti in njihovim ravnanjem na trgu.

(877) Komisija je pri nekaterih glavnih dobaviteljih LFP skupini BYD našla tudi dokaze o vplivu KPK prek združenja za krepitev partije. Podobno kot pri družbi CATL (uvodna izjava 786) je tudi statut treh dobaviteljev LFP skupini BYD vseboval posebne določbe o ustanavljanju organizacij KPK in partijskih dejavnostih v družbi.

(878) Komisija je ugotovila, da je 89 % celotne količine LFP, dobavljene skupini BYD, in do 91 % skupne vrednosti v obdobju preiskave izviralo od dobaviteljev LFP, ki so bili člani združenja CBIA in/ali CIAPS. Še en glavni dobavitelj LFP je bil tudi delno v državni lasti in se je glede na letna poročila upravljal kot podjetje z lastniškim kapitalom v državni lasti.

(879) Glede na (a) raven nadzora, ki ga kitajska vlada izvaja nad kitajskimi industrijskimi združenji, analiziranimi v oddelku 3.7.2.1.1, točka (ii), (in sicer združenji CBIA in CIAPS), in (b) dejstvo, da je bilo ugotovljeno, da je večina kitajskih domačih proizvajalcev LFP del teh združenj, je v državni lasti ali se upravlja kot podjetje z lastniškim kapitalom v državni lasti (uvodna izjava 873), ter (c) dejstvo, da je statut več dobaviteljev LFP vseboval določbe o ustanovitvi organizacij KPK v družbi (uvodna izjava 876), je Komisija sklenila, da na trgu LFP prevladuje več družb, ki jih upravlja in nadzoruje država prek sodelovanja v industrijskih združenjih, kot sta združenji CBIA in CIAPS. Kitajska vlada lahko glede na prisotnost v vodstvu združenj in usmerjanje poslovnih odločitev izvaja pomemben nadzor nad dobavitelji baterij, tudi prek njihovega sodelovanja v združenjih CBIA in CIAPS.

(b) *Glavne značilnosti in funkcije dobaviteljev litija*

(880) Ker kitajska vlada ni predložila nobenih informacij v zvezi s številom in drugimi informacijami o formalnih indicih vladnega lastništva in nadzora nad domačimi dobavitelji litija in baterij za akumulatorska električna vozila, se je morala Komisija v skladu s členom 28 osnovne uredbe opreti na razpoložljiva dejstva. V ta namen je analizirala položaj dobaviteljev litija, o katerem je poročal edini vertikalno integrirani vzorčeni proizvajalec. Ker Komisija ni mogla najti javno dostopnih informacij, je morala sklepati v skladu s členom 28 osnovne uredbe.

(881) Komisija je ugotovila, da so bili nekateri od teh dobaviteljev neposredno ali posredno delno v državni lasti. Komisija je zlasti ugotovila, da je bil glavni dobavitelj LFP skupini BYD Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. delno v državni lasti, saj je bilo leta 2022 vsaj 21,9 % njegovih delnic v lasti subjektov v državni lasti ([395]). Kljub temu očitnemu delnemu državnemu lastništvu se je ta družba upravljala kot delniško podjetje v državni lasti ([396]). Ugotovljeno je bilo tudi, da so trije drugi dobavitelji skupini BYD neposredno ali posredno delno v državni lasti ([397]). Poleg tega je Komisija ugotovila prisotnost in razširjen vpliv članov in organizacij KPK v več dobaviteljih LFP družbi BYD. Okvir, v katerem organizacije KPK delujejo v družbah, in njihov namen sta opisana v uvodnih izjavah 785 in 786. Za dobavitelje litija iz skupine BYD, ki predstavljajo več kot 90 % vrednosti ali obsega nakupa LFP, je bilo ugotovljeno, da vključeni v industrijska združenja, ki delujejo kot „javni organi" v smislu člena 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM, in da člani s sodelovanjem v združenju pridobijo enake javne pristojnosti, kot jih ima združenje.

(882) Komisija je ocenila, ali so dobaviteljem LFP zaupana vladna pooblastila, na podlagi katerih izvajajo vladne funkcije. Dokazi so pokazali, da dobavitelji LFP spoštujejo in izvajajo cilje politike kitajske vlade iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i), ter tako opravljajo vladne funkcije.

([395]) Glej http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, str. 76.
([396]) Glej https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, str. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF str. 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 str. 88.

(883) Zaradi nesodelovanja kitajske vlade (glej oddelek 3.2.3) se je morala Komisija zanašati na informacije, ki so na voljo na spletu. Komisija je našla dokaze o tem, da dobavitelji LFP opravljajo nacionalne naloge, na primer v okrožju Anju (mesto Suining, Sečuan) in v Yunnanu. Ta dva projekta se nanašata na odvisne družbe Hunan Yuneng New Energy Materials, ki je glavni proizvajalec LFP na Kitajskem ([398]), njegovi glavni stranki pa sta skupina BYD in družba CATL ([399]). Poleg tega sta bili v obdobju preiskave skupina BYD in družba CATL skupaj s skupino v državni lasti med delničarji družbe Hunan Yuneng New Energy Materials ([400]).

(884) Okrožje Suining je zlasti pomembno zaradi svojih rezerv litija. Kot je že navedeno v uvodni izjavi 724, je Komisija našla dokaze o nacionalnih načrtih, ki vsebujejo določbe o letni proizvodnji, ciljih glede dobička in razvojnih ciljih, kot so letna proizvodnja več kot 800 000 ton materialov za pozitivne elektrode in več kot 500 000 ton predhodnih sestavin za pozitivne elektrode do leta 2025. V zvezi s tem sta Hunan Yuneng New Energy Materials, tj. vodilni kitajski proizvajalec LFP, in mesto Suining leta 2021 podpisala sporazum o vzpostavitvi projekta, s katerim se bo letno proizvedlo 110 000 ton materialov za pozitivne elektrode litijevih baterij ([401]). To je eden od več sporazumov, podpisanih z drugimi družbami na področju baterij za izgradnjo „kitajske prestolnice litijeve industrije“, kar je eden od ključnih ciljev načrta mesta Suining.

(885) Leta 2021 je družba Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials podpisala sporazum z vlado občine Anning o ustanovitvi proizvodne linije v industrijskem parku Anning ([402]). Yunnan Yuneng je še ena odvisna družba družbe Hunan Yuneng New Energy Materials iz uvodne izjave 883. Ta sporazum je del širšega okvira sporazumov za izgradnjo novega območja Dianzhong; kot je navedeno na spletišču vlade province Yunnan, je v „**triletnem akcijskem načrtu za razvoj industrije baterij za nove vire energije v provinci Yunnan (2022–2024)** („akcijski načrt province Yunnan“) [poudarek dodan] jasno navedeno, da bodo industrijske baze za proizvodnjo baterij za nove vire energije zgrajene na novem območju Dianzhong in drugih krajih. Delovna skupina in upravni odbor partije za novo območje sta takoj določila cilj ‚oblikovanja novega industrijskega grozda na ravni 100 milijard baterij za nove energije v občini Anning‘ za določitev celotne industrijske verige. Osredotočanje na proizvodnjo ključnih materialov, kot so pozitivne in negativne elektrode, membrane, bakrena folija/aluminijasta folija, elektroliti, lupine in drugi pomožni materiali za baterije za nove energije, s poudarkom na vodilni proizvodnji in izdelavi baterijskih celic in paketov, izvajanju natančnega spodbujanja naložb in prizadevanju za oblikovanje prostora za zbiranje celotne industrijske verige ter za izgradnjo pomembnega nacionalnega industrijskega grozda za zelene baterije za nove energije na območju občine Anning do konca 14. petletnega načrta“ ([403]). Na podlagi dokazov je torej izgradnja proizvodnih linij v industrijskem parku Anning namenjena tudi doseganju ciljev iz akcijskega načrta province Yunnan.

(886) Na podlagi navedenega je Komisija nadalje preučila, ali je dejstvo, da so bili dobavitelji LFP imeli vladna pooblastila in da so se šteli za javne organe, vplivalo na cene kitajskih domačih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil.

(887) Ker ni sodeloval noben nepovezani ali povezani dobavitelj litija, kot je pojasnjeno v oddelku 3.3.1.2, se je morala Komisija opreti na razpoložljiva dejstva. V zvezi s tem je treba opozoriti, da Komisija ni imela na voljo bistvenih informacij o strukturi domačega trga surovin in mehanizmu določanja cen. Zato se je morala opirati na razpoložljiva dejstva, na podlagi katerih je menila, da informacije, ki jih je predložil vertikalno integrirani vzorčeni proizvajalec, ustrezno izražajo razmere na kitajskem domačem trgu LFP.

([398]) Glej *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms* (Kitajska v letu povečala naložbe v LFP, vendar se obetajo strukturni presežki), S&P Global, 9. maj 2023, na voljo na naslovu: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Glej *Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%* (Prihodki dobavitelja katod Yuneng za leto 2022 so dosegli skoraj 42,8 milijarde RMB, od tega CATL in BYD več kot 80 %), Energy Trend, 24. april 2023, na voljo na naslovu: https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

([400]) Glej http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, str. 76.

([401]) Glej https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) Osrednje novo območje Yunnan pospešuje oblikovanje industrijskega grozda baterij za nove energije, vlada province Yunnan, 8. julij 2022, na voljo na naslovu: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Prav tam*.

(888) Komisija je v uvodni izjavi 795 sklenila, da imata združenji CBIA in CIAPS vladna pooblastila za urejanje in usmerjanje ekonomskega ravnanja svojih članov v korist industrije akumulatorskih električnih vozil, dejavnosti dobaviteljev LFP pa prav tako urejajo ista podrejena združenja (glej uvodno izjavo 873).

(889) LFP je vrsta litija, pridobljenega iz litijevega karbonata, prevladujoči položaj Kitajske pri njegovem rafiniranju pa državi omogoča, da oblikuje cene na mednarodnem prizorišču. Kot je že opisano v uvodni izjavi 869, je Komisija ugotovila, da je Kitajska uvozila zanemarljive količine LFP ([404]), kar kaže, da kitajski domači dobavitelji cene določajo, ne pa jim sledijo, ter da imajo lahko glede na prevladujoči položaj Kitajske pri rafiniranju LFP diskrecijsko pravico pri oblikovanju cen.

(890) To je potrjeno tudi z dejstvom, da je imelo 100 % dobaviteljev LFP skupine BYD sedež v LRK.

(891) V zvezi s samimi cenami je Komisija ugotovila, da se je povprečna mesečna nakupna cena LFP edinega integriranega proizvajalca akumulatorskih električnih vozil v obdobju preiskave znatno znižala za [40–60 %], medtem ko je povprečna mesečna izvozna cena istega izdelka s poreklom iz LRK v istem obdobju ostala stabilna ([405]). Tako znižanje cen je bilo mogoče opaziti pri vseh glavnih dobaviteljih LFP skupini BYD. Po mnenju Komisije to potrjuje, da kitajska vlada prek vzpostavljenega mehanizma, zlasti industrijskih združenj in podpornih ukrepov za proizvajalce LFP, zagotavlja, da se LFP proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavlja po nizkih cenah, dobavitelji LFP pa strogo upoštevajo vzpostavljeni cenovni mehanizem. Proizvajalci LFP morajo pri zagotavljanju LFP domačim proizvajalcem opravljati javne funkcije, namesto da bi delovali kot racionalni gospodarski subjekti.

(892) V zvezi z glavnim dobaviteljem skupine BYD je Komisija ugotovila, da je njegova pogodba s skupino BYD vsebovala določbo v zvezi s ceno, ki je zagotavljala, da bo imela koristi od najugodnejše dobave ([406]); tj. da ne bo plačala višje cene kot katera koli druga stranka družbe Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Ta določba je potrjena tudi v prospektu za prvo javno ponujanje, ki ga je izdala ista družba in v katerem je navedeno, da „pogodbenica A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.] obljublja, da bo pogodbenici B [skupini BYD] zagotovila najugodnejše dobavne pogoje za litij-železov fosfat (vključno z dobavo litij-železovega fosfata, količino, dobavno ceno) in cena ne bo višja od najnižje cene podobnih izdelkov, ki jih pogodbenica A prodaja drugim strankam“ ([407]). V istem dokumentu je potrjeno tudi, da je bila skupina BYD strateški vlagatelj družbe Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Čeprav je družba CATL hkrati strateški vlagatelj in velika stranka družbe Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. ([408]), je Komisija v uvodni izjavi 801 ugotovila, da njen statut določa, da „oblikovanje cen transakcij s povezanimi strankami določi država“ ([409]). Zato je Komisija ob upoštevanju odnosa med obema družbama in odsotnosti drugih dokazov, ki bi kazali nasprotno, menila, da je ceno, ki jo je družba CATL plačala za LFP, določila država. To zajema velik delež LFP, kupljenega na kitajskem trgu in namenjenega proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil, glede na to, da je družba CATL največji „neodvisni“ proizvajalec baterij na Kitajskem ([410]).

(894) Zato je Komisija glede na to, da mora družba Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. skupini BYD zagotoviti najugodnejše dobavne pogoje za LFP v smislu cen, kot je opisano v uvodni izjavi 891, sklepala, da sta družba CATL in skupina BYD, glavni proizvajalki baterij na kitajskem trgu, kupovali LFP po najugodnejši ceni, ki jo je določila država na podlagi cenovnega mehanizma, ki ga je kitajska vlada oblikovala v korist industrije akumulatorskih električnih vozil.

([404]) Na podlagi statističnih podatkov o uvozu iz Kitajske iz podatkovne zbirke GTA, oznaka HS 2842 90 40, od oktobra 2022 do septembra 2023.

([405]) Na podlagi statističnih podatkov o izvozu iz Kitajske iz podatkovne zbirke GTA, oznaka HS 2842 90 40, od oktobra 2022 do septembra 2023.

([406]) To pomeni, da pogoji dobavitelja skupini BYD ne smejo biti manj ugodni od pogojev, ki jih ta dobavitelj zagotavlja drugim strankam. Na primer, cena za dobavitelja skupini BYD ne sme biti višja od cene za druge stranke za isti izdelek.

([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, str. 1.1.384.

([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, str. 1.1.47.

([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

([410]) Poročilo skupine Rhodium, str. 41.

(895) Glede na zgornje premisleke je Komisija ugotovila, da dobavitelji LFP ne morejo svobodno določati cen v skladu z običajnim dogajanjem na trgu ter tako čim bolj povečati svojega dobička. To ne ponazarja le poseganje kitajske vlade na trg, kot je opisano v uvodni izjavi 750, temveč tudi mehanizem določanja cen, ki koristi glavnim gospodarskim subjektom v industriji baterij in akumulatorskih električnih vozil, kot je opisano v uvodnih izjavah 891 do 893. To dokazuje, da dobavitelji LFP ta vhodni material proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo za plačilo, nižje od primernega, s tem pa proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil zagotavljajo ugodnost.

(c) *Sklep*

(896) Komisija je na podlagi zgoraj analiziranih informacij sklenila, da imajo dobavitelji LFP vladna pooblastila in da opravljajo vladne funkcije. Zaradi načrtov kitajske vlade ter veljavnih strogih mehanizmov kontrole in nadzora, ki urejajo združenja, so dejanja teh združenj in njihovih članov ter drugih dobaviteljev dejansko dejanja kitajske vlade.

(897) Komisija je poleg tega menila, da imajo tudi družbe, ki dobavljajo litijev fosfat, vladna pooblastila in izvajajo vladne funkcije, saj morajo prav tako spoštovati politike kitajske vlade, zajete v oddelku 3.7.2, namesto da bi delovale v skladu z načeli prostega trga, da bi čim bolj povečale svoj dobiček. Te politike kitajske vlade, namenjene dobavi LFP po nižjih ali določenih cenah za razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil, ter upoštevanje smernic o proizvodnih ciljih nedvomno vplivajo na odločitve in upravljanje njihovih družb, ki jih zato ni mogoče šteti za izraz zasebnega odločanja v svobodnem tržnem gospodarstvu. Dokazi o oblikovanju cen na domačem trgu in o oblikovanju cen na izvoznem trgu v primerjavi z domačim trgom dodatno potrjujejo, da proizvajalci LFP na Kitajskem spoštujejo politike kitajske vlade in ne načel prostega trga.

(898) Značilnosti kitajskega domačega trga in mehanizmov oblikovanja cen, ki jih izvajajo in spremljajo združenja s področja baterij, njihovi člani ter dobavitelji LFP, dodatno potrjujejo sklep, da imajo vladne pristojnosti in izvajajo vladne funkcije.

(899) Zato je Komisija menila, da je kitajska vlada ustvarila okolje, v katerem se LFP vertikalno integriranim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil in proizvajalcem baterij, kot je družba CATL, ki deluje kot javni organ, ki izvaja vladno politiko, zagotavlja za plačilo, nižje od primernega. Na podlagi tega je sklenila, da se združenja s področja baterij, vključno s CBIA in CIAPS, člani teh združenj ter vsi drugi dobavitelji baterij in litija prav tako štejejo za javne organe v smislu člena 1.1, točka (a)(1), Sporazuma SCM, saj nimajo druge izbire, kot da izpolnjujejo krovne cilje politike kitajske vlade v korist proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil.

(b) Proizvajalci LFP, ki delujejo kot zasebni organi, ki jim je kitajska vlada dala pooblastilo ali navodilo za opravljanje funkcij

(900) Poleg ugotovitev, da so proizvajalci LFP javni organ za namene člena 3(1), točka (a), osnovne uredbe, je Komisija preučila tudi, ali je kitajska vlada zagotovila finančni prispevek, tako da je proizvajalcem LFP (kot zasebnim organom) dala pooblastilo ali navodilo za prodajo baterij proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil za plačilo, nižje od primernega, kot je določeno v členu 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe.

(901) Ta analiza je izvedena ob upoštevanju veljavnega pravnega standarda, zajetega v uvodnih izjavah 822–826. Komisija je najprej analizirala, ali je podpora kitajske vlade kitajski industriji akumulatorskih električnih vozil v obliki zagotavljanja LFP za plačilo, nižje od primernega, dejansko cilj različnih zadevnih vladnih ukrepov in ne le „stranski učinek“ izvajanja splošnih regulativnih pristojnosti. V preiskavi je zlasti preučila, ali so bile ugotovljene nižje cene LFP del ciljev vlade ali pa so bile nižje cene „nenameren“ stranski produkt splošnih vladnih predpisov. Komisija je sklenila, da je bil cilj različnih posegov kitajske vlade podpreti industrijo akumulatorskih električnih vozil in da so bile nižje cene baterij LFP predvideni cilj teh ukrepov, ki so se nato izvrševali prek industrijskih združenj, ki morajo te načrte spoštovati in izvrševati.

(902) Kitajska vlada je skozi leta sprejela številne ukrepe za dosego svojega političnega cilja. V oddelku 3.2 so podrobno opisani ustrezno ozadje in okoliščine, s katerimi se pojasnjuje pomen, ki ga kitajska vlada pripisuje razvoju industrije akumulatorskih električnih vozil in z njo povezanih industrij.

(903) Industrija LFP je skupaj z industrijo baterij na Kitajskem deležna velike podpore. Veliko število predpisov, ki so jih izdali različni vladni organi, nadzira vsak vidik sektorja baterij, pa tudi njihove materiali višje v verigi, kot je prikazano v oddelku 3.7.2.1.1, točka (i), zlasti „zakon o mineralnih virih“ in „pravila za izvajanje zakona o mineralnih virih“ (uvodna izjava 723) ter 14. petletni načrt za surovine (uvodna izjava 714). Poleg tega so bili dokazi o poseganju kitajske vlade v oblikovanje cen surovin za vozila na pogon z novimi viri energije najdeni v izjavah za javnost ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo iz leta 2022 (uvodna izjava 750), ko se je vlada zavezala, da bo ceno surovin, ki se uporabljajo v vozilih na pogon z novimi viri energije (vključno z litijem), vrnila na razumno raven.

(904) Prav tako je Komisija že ugotovila, da kitajska industrijska združenja (tj. združenji CBIA in CIAPS) glede na raven nadzora kitajske vlade nad njimi (uvodne izjave 777 do 784) in funkcije, ki jih opravljajo, niso neodvisna industrijska združenja, kar dokazuje, da imajo vladna pooblastila (uvodne izjave 791 do 798). Člani združenja CIAPS so zlasti pooblaščeni za „krepitev samodiscipline industrije“ in „reguliranje združenja, industrije in ravnanja članov“, člani združenja CBIA pa so pooblaščeni za „usklajevanje vprašanj v zvezi s proizvodnjo, prodajo in izvozom podjetij“. Zato ti združenji opravljata vladne funkcije, saj je njuna vloga izvajanje politik kitajske vlade za zagotavljanje LFP po nizkih cenah v korist domače industrije akumulatorskih električnih vozil in izvajanje nadzora nad tem, da jih vsi zadevni dobavitelji v celoti izpolnjujejo.

(905) To potrjuje, da dobavitelji LFP ne delujejo kot udeleženci na prostem trgu na kitajskem domačem trgu in ne sprejemajo ekonomsko razumnih odločitev, kot je razvidno iz gibanja domačih in izvoznih cen LFP (uvodna izjava 919), pri čemer domače in izvozne cene sledijo popolnoma drugačnim gibanjem. Njihovo nerazumno ravnanje dejansko kaže, da so ga politike kitajske vlade usmerjale k dobavi LFP po nižjih cenah domači industriji akumulatorskih električnih vozil. To potrjujejo tudi ugotovitve iz uvodne izjave 892, v kateri je Komisija sklepala, da večino cen LFP na trgu, tj. LFP, ki sta ga družba CATL in skupina BYD kupili od povezanih dobaviteljev, neposredno in posredno določa država.

(906) Poleg tega je Komisija v nacionalnih in lokalnih politikah našla dokaze, da so dobavitelji LFP upravičeni do vrste podpornih ukrepov iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i). Opozoriti je treba, da v tej preiskavi ni sodeloval noben dobavitelj višje v verigi, zato Komisija ni mogla ugotoviti, ali so bili dobavitelji LFP prejemniki podpornih ukrepov iz oddelka 3.7.2.1.1, točka (i). V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da je glavni dobavitelj LFP skupini BYD, družba Hunan Yuneng New Energy Materials, poleg ugodnosti v zvezi z davkom od dohodkov, ki jih je lahko pridobila s certifikatom visokotehnološkega podjetja, koristila širok nabor neposrednih nepovratnih sredstev ([411]).

(907) Na podlagi tega in glede na okvir podpore, ki ga je vzpostavila kitajska vlada, je razumno sklepati, da bi tudi drugi dobavitelji LFP imeli koristi od takih spodbud, tako da bi lahko kitajska vlada še naprej usmerjala družbe, naj povečajo in podprejo domačo dobavo LFP v korist razvoja industrije akumulatorskih električnih vozil.

(908) Kot je že navedeno v uvodni izjavi 873, so poleg tega dobavitelji LFP, ki so bili člani združenja CBIA in/ali CIAPS, predstavljali več kot 90 % celotne količine LFP, dobavljene skupini BYD, in več kot 90 % celotne vrednosti v obdobju preiskave. Komisija je ugotovila tudi, da navedena kitajska industrijska združenja niso neodvisna združenja, ki delujejo v skladu s svobodnimi gospodarskimi načeli, temveč subjekti, ki jih vodi kitajska vlada in jih upravlja prek državnega sveta (glej oddelek 3.7.2.1.1, točka (a)(ii)). Ugotovljeno je bilo zlasti, da obe združenji opravljata naloge, ki jima jih je zaupala vlada (uvodni izjavi 781 in 783), njuna vloga pa je pomagati vladi pri izvajanju vladnih politik in urejanju ravnanja svojih članov. Dejstvo, da so združenja in njihovi člani pooblaščeni za „krepitev samodiscipline industrije“ in „regulacijo združenja, industrije in ravnanje članov“, v primeru združenja CBIA pa tudi za „usklajevanje vprašanj v zvezi s proizvodnjo, prodajo in izvozom podjetij“, kaže, da so združenja javni organi, ki jim je kitajska vlada dala navodilo, da svoje člane usmerjajo k prilagajanju njihovih gospodarskih odločitev v korist industrije akumulatorskih električnih vozil.

([411]) Glej http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, str. 122, 128 in 150.

(909) Komisija je menila, da je kitajska vlada glede na razpoložljive dokaze prevzela „dejavnejšo vlogo od zgolj spodbujanja“, kot je zahteval pritožbeni organ STO ([412]). Ukrepi, ki jih je sprejela kitajska vlada, omejujejo svobodo delovanja proizvajalcev LFP, saj v praksi omejujejo njihovo poslovno odločitev, po kakšni ceni prodajati svoj izdelek, kot je prikazano v načrtih iz oddelka 3.2, v korist industrije akumulatorskih električnih vozil. Vloga kitajske vlade je znatno presegala običajno posredovanje tržnega regulatorja. Z zadevnimi ukrepi, vključno z omejitvami izvoza LFP in podpornimi ukrepi za dobavitelje LFP, se niso zgolj regulirali splošni vidiki trga, temveč se je dobaviteljem LFP naložilo specifično ravnanje. Vsi ti ukrepi so bili sprejeti, da bi dobavitelji LFP zagotavljali LFP po nižjih cenah v korist industrije akumulatorskih električnih vozil. Ta namen je bil jasno izražen s številnimi političnimi izjavami in ukrepi iz oddelkov 3.7.2.1.1 in 3.7.2.2.1.

(910) Kitajska vlada je s tem, ko je dobavitelje LFP obvezala k upoštevanju teh ukrepov, ki so se izvajali prek industrijskih združenj, ki morajo spoštovati in izvrševati te načrte, tem dobaviteljem odvzela možnost, da bi svobodno izbirali svoje prodajne strategije v skladu z dogajanji na trgu. To pomeni, da ti ukrepi jasno pomenijo „dokazljivo povezavo“ med vladnim aktom in ravnanjem zasebnih družb s področja baterij. Kitajska vlada je družbe s področja baterij uporabila kot pooblaščence za podporo proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil.

(911) Nazadnje je Komisija ocenila, ali se dejansko zagotavljanje LFP v ničemer ne razlikuje od tega, kar bi storila sama vlada. Komisija je menila, da je tako. Namesto da bi kitajska vlada zagotavljala LFP neposredno industriji akumulatorskih električnih vozil, da bi dosegla svoje cilje javne politike glede spodbujanja razvoja navedene industrije, s sklopom ukrepov zasebne subjekte spodbuja, da to storijo v njenem imenu. Poleg tega bi bilo treba ta ukrep v obsegu, v katerem tako vladno zagotavljanje blaga vključuje nekatere odhodke (kot je zagotavljanje subvencij za vhodne materiale ali opustitev dohodka zaradi zagotavljanja blaga za plačilo, nižje od primernega), razumeti kot značilne funkcije, ki so običajno zaupane vladi.

(912) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da sklop ukrepov, ki jih je sprejela kitajska vlada, ustvarja finančni prispevek v obliki vladnega zagotavljanja LFP kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil za plačilo, nižje od primernega, v skladu s členom 3(1), točka (a)(iv), osnovne uredbe.

3.7.2.2.2. *Ugodnost, specifičnost in izračun zneska subvencije*

(a) Ugodnost

(913) Kot je pojasnjeno v oddelku 3.3.1.2, noben nepovezani proizvajalec dobavitelj LFP ali baterij Komisiji ni zagotovil informacij s predložitvijo posebnega vprašalnika, namenjenega dobaviteljem vhodnih materialov na Kitajskem. Povezani dobavitelj LFP družbe BYD prav tako ni predložil izpolnjenega vprašalnika, Komisija pa ni mogla preučiti, ali se cena, po kateri je skupina BYD kupovala LFP, lahko šteje kot cena pod običajnimi tržnimi pogoji.

(914) Komisija se je zato morala v skladu s členom 28 osnovne uredbe zanašati na razpoložljiva dejstva, da bi določila raven ugodnosti za vzorčene proizvajalce izvoznike, ki so LFP in baterije kupovali na domačem trgu.

(915) Komisija je v uvodnih izjavah 895 do 898 sklenila, da se dobavitelji LFP štejejo za javne organe in/ali zasebna podjetja, ki jim je država dala pooblastilo ali navodilo.

(916) V skladu s členom 3(2), členom 5 in členom 6, točka (d), osnovne uredbe je Komisija znesek subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, ocenila glede na ugodnost za prejemnika, ki je bila ugotovljena v obdobju preiskave.

(917) Komisija je zato najprej ocenila, ali bi lahko cene na Kitajskem pomenile ustrezno referenčno vrednost.

(918) Zaradi delnega nesodelovanja kitajske vlade Komisija ni imela bistvenih informacij o razmerah na kitajskem trgu dobaviteljev surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji baterij, in o morebitnih potrebnih prilagoditvah. Komisija je ugotovila, da so prevladujoče razmere na trgu LRK glede na veljavne nacionalne in sektorske politike, ki jih izvajajo vsi gospodarski subjekti, izkrivljene.

([412]) Poročilo pritožbenega organa, DS 296, točka 115.

(919) V celotni dobavni verigi akumulatorskih električnih vozil obstaja več primerov močnega vladnega posredovanja in podpore, ki so preprečevali običajno tržno dinamiko za določanje cene. Cene glavnega vhodnega materiala, ki se uporablja pri proizvodnji baterij, tj. LFP, se zato niso štele za tržno ceno, temveč za ceno, na katero je vplivala vlada, da bi dosegla svoje cilje politike.

(920) To dokazuje tudi dejstvo, da so bile domače cene, po katerih je skupina BYD kupovala LFP, znatno nižje od kitajske izvozne cene. Komisija je ugotovila, da je bil močan padec (več kot 30 %), ugotovljen za domačo nabavno ceno za LFP v obdobju preiskave, popolnoma nepovezan s spremembami izvozne cene iz LRK v preostale dele sveta, ki je ostala precej stabilna. Zato so podatki, ki jih je imela Komisija na voljo, pokazali ne samo, da je kitajska vlada prek združenj in njihovih članov, ki so delovali kot javni organi, vzpostavila mehanizem oblikovanja cen za surovine, ki se uporabljajo za baterije, in zlasti za LFP, temveč da je bil v obdobju preiskave na kitajskem domačem trgu učinek tega mehanizma tudi viden.

(921) Že iz tega razloga je Komisija menila, da so domače cene LFP na Kitajskem izkrivljene in jih ni mogoče uporabiti kot referenčno vrednost za določitev ugodnosti.

(922) Zato je morala Komisija poiskati ustrezne tuje referenčne vrednosti.

(923) Komisija je v skladu s členom 6, točka (d), drugi pododstavek, pododstavek (ii), osnovne uredbe analizirala največje proizvajalce LFP, da bi pridobila najbližje možne približke za neizkrivljeno kitajsko domačo ceno.

(924) Glede na prevladujoči tržni položaj Kitajske pri proizvodnji LFP in dejstvo, da ni bilo mogoče najti drugih cen zunaj države, ter glede na to, da ni mogoče primerjati kitajskih domačih cen in cen zunaj države, se je morala Komisija zanašati na izvozne cene iz Kitajske v preostale dele sveta na podlagi FOB. Te cene so se zato štele za ustrezno referenčno vrednost glede na obstoječe prevladujoče pogoje za to posebno vrsto litija in neobstoj drugih ustreznih referenčnih vrednosti. Na podlagi tega je Komisija ugotovila, da so domače cene LFP nižje od izvoznih cen za preostali svet.

(b) Specifičnost

(925) Sklop ukrepov, ki jih je kitajska vlada uporabila za zagotavljanje LFP za plačilo, nižje od primernega, vključno z omejitvami izvoza in podporo proizvajalcem LFP za izpolnjevanje ciljev in načrtov kitajske vlade, koristi le nekaterim industrijam, ki kupujejo LFP. Poleg tega je LFP posebna vrsta rafiniranega litija za proizvodnjo baterij, ki se uporabljajo v akumulatorskih električnih vozilih.

(926) Komisija je zato sklenila, da so subvencije v obliki zagotavljanja LFP za proizvodnjo baterij za plačilo, nižje od primernega, specifične v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe. Te subvencije so omejene na skupino podjetij ali industrij, zlasti na tiste, ki LFP uporabljajo kot vhodni material. Poleg tega ni nobena od zainteresiranih strani predložila dokazov, da taka oblika subvencij temelji na objektivnih merilih ali pogojih v smislu člena 4(2), točka (b), osnovne uredbe.

(c) Izračun zneska subvencije

(927) Komisija je primerjala domačo ceno, po kateri je skupina BYD kupovala LFP v obdobju preiskave, s povprečno kitajsko izvozno ceno v obdobju preiskave ([413]).

(928) Ker je bilo za enega od dobaviteljev LFP ugotovljeno, da je bil med obdobjem preiskave tudi povezana družba s skupino BYD, in ker ta dobavitelj ni izpolnil vprašalnika, kot je navedeno v uvodni izjavi 3.3.4, Komisija v spisu ni imela dokazov, da na cene, ki sta jih določila dobavitelj višje v verigi in skupina BYD, ni vplivalo njuno razmerje. Komisija tako ni imela nobenih dokazov o tem, da so te cene v skladu z običajnimi tržnimi pogoji, zato je ceno nadomestila s povprečno nakupno ceno LFP od nepovezanih dobaviteljev.

([413]) Na podlagi statističnih podatkov o izvozu iz Kitajske iz podatkovne zbirke GTA, oznaka HS 2842 90 40, od oktobra 2022 do septembra 2023.

(929) Ugodnost za skupino BYD je bila izračunana s primerjavo domačih cen s kitajsko izvozno ceno LFP, saj je imela Kitajska prevladujoči položaj pri rafiniranju te vrste litija. Kot je opisano v uvodni izjavi 400, Komisija v spisu ni imela dovolj dokazov, da bi lahko ugotovila, ali so bili nakupi LFP od povezanega dobavitelja opravljeni v skladu z običajnimi tržnimi pogoji, zato je bila povprečna cena pri povezanem dobavitelju LFP nadomeščena s povprečno nakupno ceno pri nepovezanih dobaviteljih. Prilagoditve niso bile opravljene.

Zagotavljanje litija za proizvodnjo baterij za plačilo, nižje od primernega

Ime družbe	Stopnja subvencije
Skupina BYD	7,35 %

3.8. **prihodki, izpadli zaradi programov oprostitve in znižanja davkov**

(1) *Znižanje davka od dohodkov podjetij za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo*

(930) V skladu z zakonom Ljudske republike Kitajske o davku od dohodkov podjetij (v nadaljnjem besedilu: zakon o davku od dohodkov podjetij) so visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo, ki jim mora država zagotavljati ključno podporo, upravičena do znižane 15-odstotne stopnje davka od dohodkov podjetij, namesto da bi se za njih uporabljala standardna 25-odstotna davčna stopnja.

(a) Pravna podlaga

(931) Pravna podlaga za ta program so člen 28 zakona o davku od dohodkov podjetij in člen 93 predpisov za izvajanje zakona LRK ([414]) o davku od dohodkov podjetij ter:

— okrožnica ministrstva za znanost in tehnologijo, ministrstva za finance in državne davčne uprave o revidiranju in izdaji upravnih ukrepov za priznavanje visokotehnoloških podjetij (št. 32 iz leta 2016),

— okrožnica ministrstva za znanost in tehnologijo, ministrstva za finance in državne davčne uprave o revidiranju in izdaji smernic za upravljanje akreditacij visokotehnoloških podjetij, (št. 195 iz leta 2016),

— obvestilo državne davčne uprave o uporabi preferenčnih politik na področju davka od dohodkov za visokotehnološka podjetja (obvestilo št. 24 iz leta 2017),

— katalog visokotehnoloških področij, ki jih podpira država, iz leta 2016 ([415]).

(932) Poleg tega je nacionalna komisija za razvoj in reforme januarja 2021 izdala različico kataloga o spodbujanih industrijah v zahodnih provincah za leto 2020 (odlok št. 40 [2021]), ki velja od 1. marca 2021. Spodbujana podjetja v 12 zahodnih provincah, avtonomnih regijah in mestih lahko koristijo preferenčno politiko obračunavanja davka od dohodkov podjetij po znižani davčni stopnji 15 %. S katalogom se spodbuja Sečuan, Junan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Notranjo Mongolijo in Guangxi k razvoju industrije litija. V katalogu so navedeni tudi baker, aluminij in grafit.

(933) Poglavje IV zakona o davku od dohodkov podjetij vsebuje določbe o „preferenčni davčni obravnavi“. Člen 25 zakona o davku od dohodkov podjetij, ki je uvod v poglavje IV, določa, da „država podjetjem, ki delujejo v industrijah ali izvajajo projekte, katerih razvoj država posebej podpira in spodbuja, ponuja preferenčno obravnavo za namene davka od dohodkov“. Člen 28 navedenega zakona določa, da „se stopnja davka od dohodkov podjetij za visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo, ki potrebujejo posebno podporo države, zniža na 15 %“.

([414]) Predpisi o izvajanju zakona Ljudske republike Kitajske o davku od dohodkov podjetij (revidiranega leta 2019) – odlok državnega sveta Ljudske republike Kitajske št. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm

(934) Člen 93 predpisov o izvajanju zakona o davku od dohodkov podjetij pojasnjuje:

„Pomembna visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo, ki jih mora podpirati država, kot je navedeno v členu 28(2) zakona o davku od dohodkov podjetij, se nanašajo na podjetja, ki imajo ključne pravice intelektualne lastnine in izpolnjujejo naslednje pogoje:

1. *spadajo na področje uporabe dokumenta o ključnih področjih visoke in nove tehnologije, ki jih podpira država;*
2. *delež stroškov raziskav in razvoja glede na prihodke od prodaje ni manjši od predpisanega deleža;*
3. *delež prihodkov iz visokotehnološke tehnologije/izdelkov/storitev v skupnih prihodkih podjetja ni manjši od predpisanega deleža;*
4. *delež tehničnega osebja v skupnem številu zaposlenih v podjetju ni manjši od predpisanega deleža;*
5. *izpolnjujejo druge pogoje, predpisane v ukrepih za upravljanje opredelitve visokotehnoloških podjetij.*

Ukrepe za upravljanje opredelitve visokotehnoloških podjetij ter ključna področja visoke in nove tehnologije, ki jih podpira država, skupaj oblikujejo tehnološke, finančne in davčne službe državnega sveta, veljati pa začnejo po odobritvi s strani državnega sveta“.

(935) Zgoraj navedene določbe jasno določajo, da je znižana stopnja davka od dohodkov podjetij omejena na „pomembna visokotehnološka podjetja in podjetja z novo tehnologijo, ki jih mora podpirati država“ ter imajo ključne pravice intelektualne lastnine in izpolnjujejo nekatere pogoje, na primer da „spadajo na področje uporabe dokumenta o ključnih področjih visoke in nove tehnologije, ki jih podpira država“.

(936) V skladu s členom 11 upravnih ukrepov za priznavanje visokotehnoloških podjetij mora podjetje sočasno izpolniti določene pogoje, da se ga prizna kot visokotehnološko, med drugim, „da je pridobilo lastništvo pravic intelektualne lastnine, ki ima osrednjo vlogo pri tehnični podpori njegovih glavnih izdelkov (storitev), in sicer z neodvisnimi raziskavami, prenosom, nepovratnimi sredstvi, združitvami in prevzemi itd.“ in „da je tehnologija, ki ima osrednjo vlogo pri tehnični podpori njegovih glavnih izdelkov (storitev), v obsegu, ki je vnaprej določen na visokotehnoloških področjih, ki jih podpira država“.

(937) Ključna visokotehnološka področja, ki jih podpira država, so navedena v katalogu visokotehnoloških področij, ki jih podpira država, iz leta 2016. V tem katalogu sta pod naslovom I. Elektronske informacije, točka 4 Komunikacijska tehnologija jasno navedena „optično prenosno omrežje“ in „tehnologija optičnega prenosnega sistema“, ki zajemata kable iz optičnih vlaken, kot visokotehnološki področji, ki jih podpira država.

(938) Družbe, ki imajo zaradi tega ukrepa ugodnosti, morajo vložiti napoved za odmero davka od dohodkov in ustrezne priloge. Dejanski znesek ugodnosti je vključen v davčno napoved.

(b) Ugotovitve preiskave

(939) Komisija je ugotovila, da so družbe iz vzorčenih skupin proizvajalcev izvoznikov v obdobju preiskave izpolnjevale pogoje za visokotehnološke družbe in so bile zato upravičene do znižanih stopenj davka od dohodkov podjetij v višini 15 %.

(c) Ugodnost

(940) Komisija je menila, da je zadevna davčna izravnava subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki izpadlega prihodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ugodnost za prejemnike je enaka davčnemu prihranku.

(d) Specifičnost

(941) Subvencija je specifična v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj zakonodaja omejuje uporabo te sheme le na podjetja, ki delujejo na nekaterih visokotehnoloških prednostnih področjih, ki jih določi država. Industrija akumulatorskih električnih vozil je takšno visokotehnološko prednostno področje.

(942) Proizvajalci vozil na pogon z novimi viri energije (vključno z akumulatorskimi električnimi vozili) imajo poleg znižanja davka od dohodkov podjetij na podlagi statusa visokotehnološkega podjetja na voljo tudi znižanje davka od dohodkov podjetij na 15 % tudi na podlagi meril, povezanih z njihovo fizično lokacijo. Zlasti kadar se podjetje nahaja v Zahodni regiji, se davek od dohodkov podjetij lahko plača po znižani stopnji 15 %.

(943) Tako je v zakonodaji, na podlagi katere deluje organ, ki dodeljuje subvencije, izrecno omejen dostop do subvencije na nekatere sektorje in geografske regije.

(e) Izračun zneska subvencije

(944) Znesek subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, se je izračunal glede na ugodnost za prejemnike v obdobju preiskave. Ta ugodnost se je izračunala kot razlika med zneskom celotnega davka, ki se plača glede na običajno stopnjo davka, in zneskom celotnega davka, ki se plača po znižani davčni stopnji.

(945) Stopnja subvencije, določena za to posebno shemo, je za skupino BYD znašala 0,36 %.

(2) *Preferenčni odbitek stroškov za raziskave in razvoj pred davkom*

(946) Družbe so na podlagi davčne izravnave za raziskave in razvoj upravičene do preferenčne davčne obravnave za dejavnosti raziskav in razvoja na nekaterih visokotehnoloških prednostnih področjih, ki jih določi država, in kadar so doseženi nekateri pragovi porabe za raziskave in razvoj.

(947) Natančneje se v zvezi s stroški za raziskave in razvoj, ki so podjetju nastali med izvajanjem katere koli dejavnosti raziskav in razvoja, dodatnih 100 % zneska dejansko nastalih stroškov za raziskave in razvoj odšteje pred plačilom davka poleg odbitka dejanskih stroškov, kot je predpisano, od 1. januarja 2023, če se navedeni stroški ne pretvorijo v neopredmetena sredstva in se ne vključijo v tekoče dobičke in izgube.

(948) Če so bili zadevni stroški pretvorjeni v neopredmetena sredstva, se lahko navedeni stroški od 1. januarja 2023 amortizirajo po stopnji 200 % stroškov neopredmetenih sredstev pred plačilom davka.

(a) Pravna podlaga

(949) Pravna podlaga za ta program so člen 30(1) zakona o davku od dohodkov podjetij in člen 95 predpisov o izvajanju zakona LRK o davku od dohodkov podjetij ter naslednji objavi:

— obvestilo državne davčne uprave o vprašanjih glede obsega dodelitve tehtanega odbitka stroškov za raziskave in razvoj pred davkom (obvestilo št. 40 iz leta 2017),

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o nadaljnjem izboljšanju politik v zvezi s tehtanim odbitkom stroškov za raziskave in razvoj pred davkom (obvestilo št. 7 iz leta 2023).

(b) Ugotovitve preiskave

(950) Komisija je ugotovila, da so bile družbe v vzorčenih skupinah deležne dodatnega odbitka za stroške za raziskave in razvoj, ki so nastali pri raziskavah in razvoju novih tehnologij, novih izdelkov in novih tehnik.

(c) Ugodnost

(951) Komisija je menila, da je zadevna davčna izravnava subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki izpadlega prihodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ugodnost za prejemnike je enaka davčnemu prihranku.

(d) Specifičnost

(952) Subvencija je specifična v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj se v sami zakonodaji uporaba tega ukrepa omejuje le na podjetja, ki imajo stroške za raziskave in razvoj na nekaterih prednostnih visokotehnoloških področjih, ki jih določi država, kot je sektor akumulatorskih električnih vozil. Tako se z zakonodajo, v skladu s katero deluje organ, ki dodeljuje subvencije, izrecno omejuje dostop do subvencije na nekatera podjetja in sektorje.

(e) Izračun zneska subvencije

(953) Znesek subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, se je izračunal glede na ugodnost za prejemnike v obdobju preiskave. Ta ugodnost se je izračunala kot razlika med zneskom celotnega davka, ki se plača glede na običajno davčno stopnjo, in zneskom celotnega davka, ki se plača po dodatnem 100-odstotnem odbitku dejanskih stroškov za raziskave in razvoj.

(954) Stopnja subvencije, določena za to posebno shemo, je bila 0,57 % za skupino BYD, 0,03 % za skupino Geely in 1,53 % za skupino SAIC.

(3) *Oprostitev plačila davka na dohodek od dividend med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje*

(955) Zakon o davku od dohodkov podjetij podjetjem, ki delujejo v industrijah ali izvajajo projekte, katerih razvoj država posebej podpira in spodbuja, ponuja preferenčno obravnavo za namene davka od dohodkov, in sicer zlasti oprostitev plačila davka od dohodkov iz kapitalskih naložb, kot so dividende in bonusi, med upravičenimi rezidenčnimi podjetji.

(a) Pravna podlaga

(956) Pravna podlaga za ta program so člen 26(2) zakona o davku od dohodkov podjetij in predpisi o izvajanju zakona LRK o davku od dohodkov podjetij.

(957) Člen 25 zakona o davku od dohodkov podjetij, ki je uvod v poglavje IV Preferenčne davčne politike, določa, da „država podjetjem, ki delujejo v industrijah ali izvajajo projekte, katerih razvoj država posebej podpira in spodbuja, ponuja prednostno obravnavo za namene davka od dohodkov“. Poleg tega člen 26(2) določa, da se oprostitev plačila davka uporablja za dohodke iz kapitalskih naložb med „upravičenimi rezidenčnimi podjetji“, zaradi česar se zdi, da je njegovo področje uporabe omejeno le na nekatera rezidenčna podjetja.

(b) Ugotovitve preiskave

(958) Komisija je ugotovila, da so bile nekatere družbe v vzorčenih skupinah oproščene plačila davka od dohodkov od dividend, ki se izplačujejo med rezidenčnimi podjetji, ki izpolnjujejo pogoje.

(c) Ugodnost

(959) Komisija je menila, da je ta shema subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki izpadlega prihodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ugodnost za prejemnike je enaka davčnemu prihranku.

(d) Specifičnost

(960) Subvencija je specifična v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj se v sami zakonodaji uporaba te oprostitve omejuje le na rezidenčna podjetja, ki izpolnjujejo pogoje ter ki jih država močno podpira in katerih razvoj spodbuja. Tako se z zakonodajo, v skladu s katero deluje organ, ki dodeljuje subvencije, izrecno omejuje dostop do subvencije na nekatera podjetja in sektorje.

(e) Izračun zneska subvencije

(961) Komisija je izračunala znesek subvencije, tako da je za dohodek od dividend, odbit od obdavčljivega dohodka, uporabila običajno davčno stopnjo.

(962) Stopnja subvencije, določena za to posebno shemo, je bila 0,17 % za skupino Geely in 1,09 % za skupino SAIC.

(4) *Pospešena amortizacija opreme, ki jo uporabljajo visokotehnološka podjetja*

(963) Člen 32 zakona o davku od dohodkov podjetij določa: kadar je pospešena amortizacija osnovnih sredstev podjetja res potrebna zaradi tehnološkega napredka ali drugih razlogov, se lahko število let za amortizacijo zmanjša ali se uporabi metoda pospešene amortizacije.

(a) Pravna podlaga

(964) Pravna podlaga za ta program so člen 32 zakona o davku od dohodkov podjetij skupaj s členom 98, predpisi o izvajanju zakona LRK o davku od dohodkov podjetij in naslednja obvestila:

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o nadaljnjem izboljšanju politik na področju davka od dohodkov podjetij za pospešeno amortizacijo osnovnih sredstev (obvestilo št. 106 iz leta 2015),

— obvestilo o vprašanjih v zvezi z nadaljnjim izboljšanjem politik na področju davka od dohodkov podjetij za pospešeno amortizacijo osnovnih sredstev (obvestilo državne davčne uprave št. 68 iz leta 2015),

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o zadevnih politikah na področju davka od dohodkov podjetij glede odbitka pri nakupu opreme in instrumentov (obvestilo št. 54 iz leta 2018),

— obvestilo državne davčne uprave o izvajanju ustreznih politik na področju davka od dohodkov podjetij glede odbitka pri nakupu opreme in instrumentov (obvestilo državne davčne uprave št. 46 iz leta 2018),

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o razširitvi področja uporabe preferenčnih politik o pospešeni amortizaciji osnovnih sredstev (obvestilo št. 66 iz leta 2019),

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o podaljšanju obdobja izvajanja nekaterih preferenčnih davčnih politik (obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave št. 6 iz leta 2021),

— obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave o zadevnih politikah na področju davka od dohodkov podjetij glede odbitka pri nakupu opreme in instrumentov (obvestilo ministrstva za finance in državne davčne uprave št. 37 iz leta 2023).

(965) Obvestilo o politikah odbitkov vrednosti opreme in naprav za namene davka od dohodkov podjetij (Cai Shui (2018) št. 54) določa: „če vrednost na enoto opreme ali naprave, ki jo podjetje na novo kupi v obdobju od 1. januarja 2018 do 31. decembra 2020, ne presega 5 milijonov RMB, lahko podjetje njeno vrednost na pavšalni osnovi vključi v stroške in odhodke tekočega obdobja za odbitek pri izračunu svojega obdavčljivega dohodka ter mu ni treba več izračunavati amortizacije na letni osnovi“. Ta zakonodaja se ne uporablja za posamezno industrijo.

(966) Za sredstva, katerih vrednost na enoto presega 5 milijonov RMB, se še vedno uporabljata obvestilo o izpopolnjevanju politik na področju davka od dohodkov podjetij, ki se uporabljajo za pospešeno amortizacijo osnovnih sredstev (Cai Shui (2014) št. 75), in obvestilo o nadaljnjem izpopolnjevanju politik na področju davka od dohodkov podjetij, ki se uporabljajo za pospešeno amortizacijo osnovnih sredstev (Cai Shui (2015) št. 106). V skladu s tema obvestiloma se lahko družbe v desetih ključnih industrijah odločijo za metodo pospešene amortizacije osnovnih sredstev, ki jih kupijo.

(b) Ugotovitve preiskave

(967) Komisija je ugotovila, da vzorčene skupine v obdobju preiskave niso uporabljale pospešene amortizacije za sredstva, katerih vrednost na enoto presega 5 milijonov RMB. Ker navedena sredstva niso spadala na področje uporabe obvestila Cai Shui (2014) št. 75 in obvestila Cai Shui (2015) št. 106, je Komisija ugotovila, da proizvajalci izvozniki niso prejeli subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(5) *Odbitek prihodkov s področja prenosa tehnologije*

(968) Davčna izravnava za prenos tehnologije daje družbam pravico do preferencialne davčne obravnave za njihove izvozne dejavnosti. V okviru te sheme se 50 % prihodkov od prodaje tehnologije v tujini odbije od osnove davka od dohodkov podjetij, kar je navzgor omejeno s pragom dobička.

(a) Pravna podlaga

(969) Pravna podlaga tega programa je člen 27 zakona o davku od dohodkov podjetij ter:

— obvestilo državne davčne uprave o vprašanjih v zvezi z oprostitvijo in znižanjem davka od dohodkov podjetij na dohodek s področja prenosa tehnologije (obvestilo št. 212 iz leta 2009).

(b) Ugotovitve preiskave

(970) Komisija je ugotovila, da je bila ena od vzorčenih skupin upravičena do odbitka davka od dohodkov s področja prenosa tehnologije za tehnologijo, preneseno v tujino.

(c) Ugodnost

(971) Komisija je menila, da je ta shema subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki izpadlega prihodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ugodnost za prejemnike je enaka davčnemu prihranku.

(d) Specifičnost

(972) Subvencija je specifična v smislu člena 4(2), točka (a), in člena 4(4), točka (a), osnovne uredbe, saj se z zakonodajo, v skladu s katero deluje organ, ki dodeljuje subvencije, izrecno omejuje dostop do subvencije na podjetja, ki delujejo na področju prenosa tehnologij in pod pogoji izvozne učinkovitosti.

(e) Izračun zneska subvencije

(973) Komisija je izračunala znesek subvencije, tako da je za dohodek od prenosa tehnologij, odbit od obdavčljivega dohodka, uporabila običajno davčno stopnjo.

(974) Stopnja subvencije, določena za to posebno shemo, je znašala 0,05 % za skupino Geely.

(6) *Oprostitev davka na potrošnjo za baterije*

(975) Oprostitev davka na potrošnjo za baterije proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil, ki so kupili določene baterije, daje pravico do oprostitve splošno veljavnega 4-odstotnega davka na potrošnjo. Ta shema je omejena na določene izdelke, vključno z litijevimi baterijami.

(a) Pravna podlaga

(976) Pravna podlaga sheme je na voljo v naslednjih dokumentih:

— okrožnica ministrstva za finance in državne davčne uprave v zvezi z uvedbo davka na potrošnjo za baterije in premaze (št. 16 iz leta 2015) (v nadaljevanju: okrožnica o baterijah),

— obvestilo državne davčne uprave o vprašanjih v zvezi z upravljanjem uvedbe davka na potrošnjo za baterije in premaze (obvestilo št. 5 iz leta 2015),

— obvestilo državne davčne uprave o pojasnitvi zadev v zvezi z uvedbo davka na potrošnjo za baterije in premaze (obvestilo št. 95 iz leta 2015).

(977) V skladu z okrožnico o baterijah je za baterije veljala 4-odstotna stopnja davka na potrošnjo. Vendar so bile nekatere vrste baterij, kot so primarne baterije z litijem in litij-ionske baterije, oproščene navedenega davka na potrošnjo.

(978) Ta okrožnica je bila prvotno objavljena kot spodbuda za ohranjanje energije in varovanje okolja.

(b) Ugotovitve preiskave

(979) Komisija je ugotovila, da je vsaj ena vzorčena skupina pri nakupu baterij izkoristila 4-odstotno oprostitev davka na potrošnjo.

(c) Ugodnost

(980) Komisija je menila, da je ta shema subvencija v smislu člena 3(1), točka (a)(ii), in člena 3(2) osnovne uredbe, saj gre za finančni prispevek v obliki izpadlega prihodka kitajske vlade, ki zadevnim družbam prinaša ugodnost. Ugodnost za prejemnike je enaka davčnemu prihranku.

(d) Specifičnost

(981) Ta subvencija je specifična v smislu člena 4(2), točka (a), osnovne uredbe, saj je že v zakonodaji uporaba tega ukrepa omejena le na nekatere baterije, kot so primarne baterije z litijem in litij-ionske baterije. Preiskava je pokazala tudi, da se take baterije uporabljajo predvsem v sektorju akumulatorskih električnih vozil. Tako se z zakonodajo, v skladu s katero deluje organ, ki dodeljuje subvencije, izrecno omejuje dostop do subvencije na nekatera podjetja in sektorje.

(e) Izračun zneska subvencije

(982) Znesek subvencije, proti kateri se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, se je izračunal glede na ugodnost za prejemnike v obdobju preiskave. Ta ugodnost je bila izračunana na podlagi vrednosti baterij, kupljenih v obdobju preiskave, za katere se je uporabljal splošno veljavni 4-odstotni davek na potrošnjo.

(983) Ob upoštevanju metodologije za izračun zneska subvencije, ki se nanaša na zagotavljanje baterij za plačilo, nižje od primernega, kot je opisano v oddelku 3.7.2, za neintegrirane proizvajalce akumulatorskih električnih vozil znesek subvencije ni bil izračunan.

(984) Stopnja subvencije, določena za to posebno shemo, je za skupino BYD znašala 1,37 %.

(7) *Subvencioniranje nesodelujočih družb (Skupina SAIC)*

(985) Kot je opisano v oddelku 3.3.2.2 in uvodni izjavi 336, nekatere povezane družbe v skupini SAIC niso predložile izpolnjenega vprašalnika, čeprav bi se zaradi njihovega obsega dejavnosti od njih običajno zahtevalo, da predložijo izpolnjen vprašalniki na podlagi navodil iz vprašalnika in poznejšega obvestila k spisu, v katerem so pojasnjene dejavnosti, za katere je treba predložiti izpolnjen vprašalnik ([416]).

(986) Ker nekatere povezane družbe, vključene v raziskovalne in razvojne dejavnosti ter dobavo nekaterih sestavnih delov, navedenih v memorandumu o zadostnosti dokazov, niso predložile izpolnjenega vprašalnika, se je morala Komisija zanašati na razpoložljiva dejstva o teh družbah. Komisija se je pri določanju ravni subvencioniranja zanašala zlasti na svojo oceno subvencioniranja za podobne družbe pri drugem vertikalno neintegriranem vzorčenem proizvajalcu izvozniku.

(987) Kar zadeva družbe s področja raziskav in razvoja, je skupina SAIC predložila izpolnjen vprašalnik za eno povezano družbo, vključeno v take dejavnosti. Komisija je opredelila še eno povezano družbo, ki se ukvarja z istimi dejavnostmi. Vendar skupina SAIC za to družbo izpolnjenega vprašalnika ni predložila. Zato se je morala Komisija zanašati na razpoložljiva dejstva.

([416]) Opomba k spisu: povezane družbe morajo predložiti izpolnjen vprašalnik (t23.005730).

(988) Ker je Komisija lahko le delno preverila informacije, ki jih je predložila povezana družba s področja raziskav in razvoja, je menila, da ugotovitve v zvezi s to družbo niso reprezentativne. Zato se je odločila, da se bo zanašala na znesek subvencioniranja, ki je bil ugotovljen za preverjene družbe s področja raziskav in razvoja v skupini Geely. V primeru skupine Geely so vse družbe, dejavne na področju raziskav in razvoja v zvezi z izdelkom v preiskavi, predložile izpolnjen vprašalnik, ki ga je bilo mogoče naknadno preveriti. Zato se je Komisija odločila, da bo svoje ugotovitve o skupini SAIC oblikovala na podlagi zneska subvencioniranja, ki je bil ugotovljen za preverjene družbe s področja raziskav in razvoja v skupini Geely. Zneski subvencij so se nanašali na naslednje sheme: preferenčno financiranje, kot je opisano v oddelku 3.5, programe nepovratnih sredstev, kot so opisani v oddelku 3.6, zagotavljanje pravic do uporabe zemljišč za plačilo, nižje od primernega, kot je opisano v oddelku 3.7.1, in izpadli prihodki zaradi programa oprostitve in znižanja davkov, kot je opisan v oddelku 3.8. Navedeni zneski so bili dodani skupnemu rezultatu subvencij za skupino SAIC.

(989) Nekatere povezane družbe iz skupine SAIC, vključene v dobavo vhodnih materialov (razen baterij in njihovih sestavnih delov), niso predložile izpolnjenega vprašalnika. Komisija je najprej preučila zneske subvencioniranja, ugotovljene za povezane dobavitelje baterij in njihovih sestavnih delov. Vendar je Komisija ob upoštevanju deleža, ki ga ti izdelki predstavljajo v skupnih proizvodnih stroških v primerjavi z deležem delov, ki so jih dobavile povezane družbe, ki niso predložile izpolnjenega vprašalnika, menila, da take družbe niso reprezentativne. Komisija je nato preučila preverjene informacije za družbe, ki dobavljajo vhodne materiale, razen baterij in njihovih sestavnih delov, ter sklenila, da je bil znesek subvencioniranja, določen za edinega povezanega dobavitelja ([417]), ki je bil preverjen v tej fazi postopka, razumna podlaga za njene ugotovitve glede na njegove dejavnosti (dobava vhodnih materialov) in delež, ki so ga ti izdelki predstavljali v skupnih stroških proizvodnje. Zneski subvencij so se nanašali na naslednje sheme: preferenčno financiranje, kot je opisano v oddelku 3.5, programe nepovratnih sredstev, kot so opisani v oddelku 3.6, zagotavljanje pravic do uporabe zemljišč za plačilo, nižje od primernega, kot je opisano v oddelku 3.7.1. Navedeni zneski so bili dodani skupnemu rezultatu subvencij za skupino SAIC.

3.9. **Druge sheme**

(990) V memorandumu o zadostnosti dokazov so navedene tudi druge sheme, za katere je bilo na voljo dovolj dokazov o obstoju subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi in ki so na voljo proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil. Komisija je med preiskavo pridobila tudi informacije o dodatnih programih v korist vzorčenih proizvajalcev izvoznikov, proti katerim se lahko prav tako uvedejo izravnalni ukrepi. Brez poseganja v možnost uvedbe izravnalnih ukrepov proti njim se je Komisija začasno odločila, da na tej stopnji ne bo izdala ugotovitev o teh programih. Seznam takih programov med drugim vključuje:

— zagotavljanje električne energije za plačilo, nižje od primernega,

— zagotavljanje drugih surovin za proizvodnjo baterij za plačilo, nižje od primernega,

— preferenčno zavarovanje: zavarovanje izvoznih kreditov,

— nepovratna sredstva v okviru ukrepa za vzporedno upravljanje dobropisov za povprečno porabo goriva podjetij in dobropisov za vozila na pogon z novimi viri energije za podjetja, ki proizvajajo osebna vozila (v nadaljnjem besedilu: ukrep vzporednih dobropisov),

— oprostitev davka na potrošnjo, oprostitev pristojbine za registrsko tablico in druge denarne subvencije za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil,

— oprostitve plačila DDV in rabati v zvezi z uvoznimi tarifami za uporabo uvožene opreme in tehnologije ter rabati v zvezi z DDV za na domačem trgu proizvedeno opremo,

— znižanje izvoznih dajatev.

(991) Komisija si pridržuje pravico, da nadalje razišče možnost uvedbe izravnalnih ukrepov za te sheme in izda ugotovitve, dokler se ne razkrijejo dokončne ugotovitve te preiskave ali pozneje v okviru pregleda v skladu s členom 19 osnovne uredbe.

([417]) Ta dobavitelj ni dejaven na področju dobave baterij, zato ni prekrivanja z zagotavljanjem baterij za plačilo, nižje od primernega, opisanim v oddelku 3.7.2.

3.10. **Sklep o subvencioniranju**

(992) Komisija je na podlagi razpoložljivih informacij zneske subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, za vzorčene proizvajalce izvoznike v skladu z določbami osnovne uredbe izračunala tako, da je preučila vsako subvencijo ali program subvencij, nato pa je te številke seštela in dobila skupni znesek subvencij za vsako skupino proizvajalcev izvoznikov v obdobju preiskave. Za izračun skupnega subvencioniranja v nadaljevanju je najprej izračunala delež subvencioniranja, ki ustreza znesku subvencije kot deležu skupnega dohodka družbe od prodaje. Ta odstotek je bil nato uporabljen za izračun subvencije, dodeljene za izvoz zadevnega izdelka v Unijo v obdobju preiskave. Nato je bil izračunan znesek subvencije na tono zadevnega izdelka, izvoženega v Unijo v obdobju preiskave, spodnje stopnje pa so bile izračunane kot delež vrednosti stroškov, zavarovanja in prevoznine (CIF) za isti izvoz na tono.

(993) V skladu s členom 15(3) osnovne uredbe se je skupni znesek subvencije za sodelujoče proizvajalce izvoznike, ki niso zajeti v vzorcu, izračunal na podlagi skupnega tehtanega povprečnega zneska subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, določenega za sodelujoče proizvajalce izvoznike v vzorcu, razen zanemarljivih zneskov in tudi zneskov subvencij, določenih pod pogoji iz člena 28(1) osnovne uredbe. Vendar Komisija ni prezrla ugotovitev, ki so delno temeljile na razpoložljivih dejstvih za določitev zadevnih zneskov. Dejansko meni, da razpoložljiva dejstva, ki se uporabljajo v navedenih primerih, niso bistveno vplivala na informacije, potrebne za razumno določitev zneska subvencioniranja, tako da izvozniki, ki niso bili pozvani k sodelovanju v preiskavi, z uporabo tega pristopa ne bodo oškodovani ([418]).

(994) Komisija je glede na visoko stopnjo sodelovanja kitajskih proizvajalcev izvoznikov in reprezentativnost vzorca, tudi v smislu upravičenosti do subvencij, menila, da je ustrezno določiti znesek za „vse druge družbe“ na raven najvišjega zneska, določenega za vzorčene družbe. Znesek za „vse druge družbe“ se je uporabljal za tiste družbe, ki v preiskavi niso sodelovale.

Družba	Znesek subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi
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]) Smiselno glej tudi WT/DS294/AB/RW, ZDA – „Nastavitev na ničlo“ (člen 21.5 dogovora o reševanju spora), poročilo pritožbenega organa z dne 14. maja 2009, točka 453.

Družba	Znesek subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (skupina) Corporation	37,6 %
Druge sodelujoče družbe	20,8 %
Vse druge družbe	37,6 %

4. ŠKODA

4.1. Opredelitev pojmov industrija Unije in proizvodnja Unije

(995) Podobni izdelek je v obdobju preiskave proizvajalo približno 10 skupin proizvajalcev v Uniji, od katerih so nekateri podobni izdelek proizvajali v več pravnih subjektih. Večina teh podjetij je proizvajalcev originalne opreme za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil po začetku veljavnosti Uredbe (EU) 2019/631 ([419]), v kateri so določeni standardi emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila. Preostala podjetja proizvajajo le akumulatorska električna vozila. Skupaj pomenijo „industrijo Unije“ v smislu člena 4(1) osnovne uredbe.

(996) Prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila na trgu Unije je v tem primeru pomemben dejavnik, ki vpliva na številne kazalnike v zvezi s stanjem v industriji. Prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila pomeni visoke vnaprejšnje in stalne naložbe ter stroške na novem razvijajočem se trgu s hitro naraščajočo potrošnjo. Industrija Unije je v elektrifikacijo začela vlagati pred letom 2020 ([420]). Kot je prikazano v preglednici 10, so vzorčeni proizvajalci Unije v obravnavanem obdobju vložili 2 milijardi EUR na leto, skupne naložbe za prehod na elektrifikacijo pa so ocenjene na 170 milijard EUR, kot je navedeno v uvodni izjavi 1092. Vse gospodarske dejavnike, ki vplivajo na stanje industrije Unije, bi bilo treba preučiti ob ustreznem upoštevanju dejstva, da je industrija Unije trenutno v tem prehodu. To lahko vpliva na posledične trende, ki lahko sledijo drugačnemu vzorcu kot trendi v drugih, bolj razvitih industrijah.

(997) Ugotovljeno je bilo, da je skupna proizvodnja Unije v obdobju preiskave znašala približno 1,6 milijona kosov. Komisija je to število določila na podlagi podatkovne zbirke Prodcom ([421]) in ga navzkrižno preverila z vsemi drugimi razpoložljivimi viri informacij v zvezi z industrijo Unije. To je vključevalo izpolnjene vprašalnike za vzorčenje in javno dostopne podatke na spletnih straneh proizvodnih skupin.

(998) Nekateri proizvajalci Unije so izdelek v preiskavi v zadevni državi v obravnavanem obdobju proizvajali tudi v skupnih podjetjih s kitajskimi družbami. Te proizvodne skupine (BMW, Renault in Mercedes-Benz) so v navedenem obdobju zadevni izdelek uvažale iz Kitajske. Dejansko je v obdobju preiskave vsaka taka skupina proizvajalcev Unije uvažala predvsem en model akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske in tako dopolnila svoj portfelj akumulatorskih električnih vozil, ki jih je proizvedla v Uniji in prodajala na trgu Unije. Navedeni proizvajalci so v obdobju preiskave uvozili količino v obsegu približno [4,7–5,7] % potrošnje Unije, kot je pojasnjeno v preglednici 12. Družba Tesla je prav tako uvozila znatne količine akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske. Podjetje Volvo, ki je v lasti kitajske družbe Geely, v obdobju preiskave iz Kitajske ni uvažalo akumulatorskih električnih vozil z blagovno znamko Volvo. Vendar je družba Geely, ki ima v lasti delnice podjetja Volvo, pod različnimi blagovnimi znamkami izvažala akumulatorska električna vozila iz Kitajske v Unijo.

([419]) Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) Podatki o proizvodnji za leto 2023 bodo javno dostopni 1. julija 2024.

(999) Komisija se pri opredelitvi industrije Unije in proizvodnje Unije ni osredotočila na blagovne znamke ali skupine proizvajalcev originalne opreme, temveč na poreklo proizvodnje akumulatorskih električnih vozil. Zato je Komisija v svoje analize škode, vzročne zveze in interesa Unije vključila vso proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil v Uniji (tj. akumulatorska električna vozila, ki so bila ustvarjena ali proizvedena v Uniji).

4.2. **Določitev upoštevnega trga Unije**

(1000) Komisija je ob upoštevanju, da ni bilo znatnega zaprtega trga za akumulatorska električna vozila, preučila vse gospodarske kazalnike v zvezi z industrijo Unije na podlagi podatkov za prosti trg.

4.3. **Potrošnja Unije**

(1001) Komisija je potrošnjo Unije določila na podlagi očitne in dejanske potrošnje.

(1002) Pri očitni potrošnji je bila upoštevana skupna prodaja industrije Unije na trgu Unije, kot je poročala Evropska agencija za okolje ([422]) (v nadaljnjem besedilu: EEA) za leta 2020, 2021 in 2022 ter kot je poročala družba S&P Global Mobility ([423]) za obdobje preiskave, ker EEA do objave te uredbe še ni javno objavila teh informacij, prav tako ne carinskih podatkov o uvozu iz držav članic. Carinski podatki so bili zbrani iz osmih držav članic z velikimi količinami uvoza in največjimi regionalnimi morskimi pristanišči: Belgije, Francije, Italije, Nemčije, Nizozemske, Slovenije, Španije in Švedske. Podrobna preučitev teh podatkov je omogočila razlikovanje med uvozom akumulatorskih električnih vozil (kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 184) in uvozom drugega blaga, kot so štirikolesniki, električni skuterji za invalide itd. Druge države članice so poročale le o zelo majhni količini uvoza, njihova zelo nizka povprečna cena pa je pokazala, da je šlo večinoma za druge izdelke zunaj obsega izdelka. Podatki iz osmih navedenih držav članic so bili zato na konservativni podlagi sprejeti kot natančen kazalnik uvoza akumulatorskih električnih vozil.

(1003) Opozoriti je treba, da industrija Unije, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1084, večinoma deluje na podlagi naročil, zato je njen obseg prodaje precej enak številu registracij akumulatorskih električnih vozil, proizvedenih v Uniji.

(1004) Pri dejanski potrošnji so bila upoštevana vsa registrirana akumulatorska električna vozila na trgu Unije, kot jih je sporočilo Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov.

(1005) Opozoriti je treba, da EEA in Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov poročata o skupnem številu registracij vseh akumulatorskih električnih vozil v Uniji. Pri primerjavi podatkov je razlika med obema viroma v obravnavanem obdobju zelo majhna, in sicer med – 0,34 % in 1,15 %.

(1006) Potrošnja Unije se je gibala na naslednji način:

Preglednica 1

Potrošnja Unije (v kosih)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Očitna potrošnja Unije	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indeks	*100*	*163*	*209*	*300*
Dejanska potrošnja Unije (registracija akumulatorskih električnih vozil) ([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	Obdobje preiskave
Indeks	*100*	*163*	*209*	*282*
registrirana akumulatorska električna vozila kot % vseh registracij osebnih vozil ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indeks	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Upoštevati je treba, da se podatki, ki jih je predložilo Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov, med viri nekoliko razlikujejo.

([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.

Vir: S&P Global Mobility, EEA, Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov in carinski podatki držav članic.

(1007) Očitna in dejanska potrošnja na trgu Unije se je v obravnavanem obdobju povečala za 200 % oziroma 182 %. To povečanje odraža postopen prehod trga osebnih avtomobilov v Uniji z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1008) Razlika med podatki o dejanski in očitni potrošnji predstavlja obseg zalog na trgu Unije. Pri proizvajalcih Unije niso bile ugotovljene take zaloge v večjih količinah, saj proizvajajo predvsem na podlagi naročil, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1084, in so bile zato pripisane predvsem zalogam uvoženih vozil.

(1009) Povečanje števila akumulatorskih električnih vozil, registriranih kot odstotek vseh registracij osebnih vozil, kaže na postopen prehod trga Unije z osebnih vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

4.4. **Uvoz iz zadevne države**

4.4.1. *Obseg in tržni delež uvoza iz zadevne države*

(1010) Komisija je obseg uvoza določila na podlagi carinskih podatkov držav članic in števila registracij uvoženih akumulatorskih električnih vozil. Ta uvoz je temeljil na državi porekla. Tržni delež uvoza je bil določen na podlagi (a) obsega dejanskega uvoza ali (b) registracije uvoženih vozil kot odstotek (a) podatkov o očitni potrošnji ali (b) podatkov o dejanski potrošnji, kot je prikazano v preglednici 1.

(1011) Uvoz iz zadevne države v Unijo na podlagi carinskih podatkov držav članic se je gibal na naslednji način:

Preglednica 2a

Obseg uvoza glede na število kosov in tržni delež

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Obseg uvoza iz zadevne države (v kosih)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indeks	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Tržni delež	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indeks	*100*	*390*	*579*	*648*

Vir: Carinski podatki držav članic.

(1012) Dejanski obseg uvoza iz Kitajske se je v obravnavanem obdobju povečal za 1 841 %.

(1013) Tržni delež uvoza iz Kitajske se je povečal s 3,9 % leta 2020 na 25,0 % v obdobju preiskave, kar pomeni povečanje za več kot 500 % ali približno 21 odstotnih točk.

(1014) Obseg uvoza v Unijo iz zadevne države na podlagi števila registracij se je gibal na naslednji način:

Preglednica 2b

Obseg uvoza glede na število kosov in tržni delež

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Registracije po uvozu iz zadevne države (v kosih)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeks	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Tržni delež	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeks	*100*	*430*	*623*	*649*

Vir: EEA in družba S&P Global Mobility.

(1015) Število registracij po uvozu iz zadevne države se je povečalo z manj kot 19 000 kosov v letu 2020 na več kot 340 000 kosov v obdobju preiskave. To je 1 729-odstotno povečanje v obravnavanem obdobju.

(1016) Na tej podlagi se je tržni delež uvoza iz Kitajske povečal s 3,5 % leta 2020 na 22,8 % v obdobju preiskave, kar pomeni povečanje za več kot 500 % ali več kot 19 odstotnih točk.

(1017) Razlika med obsegom dejanskega uvoza in registracijo po uvozu iz Kitajske (približno 66 000 kosov) kaže na znatne zaloge akumulatorskih električnih vozil kitajskega porekla na trgu Unije. Dodatne dokaze o zalogah so predložili vzorčeni proizvajalci izvozniki, ki so poročali o zalogah približno 63 000 kosov ob koncu obdobja preiskave. Komisija je ob upoštevanju nevzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov ocenila, da so dejanske zaloge, pripravljene za prodajo na trgu Unije, verjetno dosegle 66 000 kosov. To bi predstavljalo približno 4,3 % potrošnje na trgu Unije (registracije) v obdobju preiskave ali približno 19 % obsega registracij po uvozu iz Kitajske v istem obdobju.

4.4.2. *Cene uvoza iz zadevne države, nelojalno nižanje prodajnih cen in oviranje dviga cen*

(1018) Komisija je cene uvoza določila na podlagi carinskih podatkov držav članic.

(1019) Tehtana povprečna cena uvoza iz zadevne države v Unijo se je gibala na naslednji način:

Preglednica 3

Uvozne cene (v EUR/kos)

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Kitajska	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeks	*100*	*87*	*94*	*90*

Vir: *Carinski podatki držav članic.*

(1020) Cene kitajskega uvoza na trg Unije so se v obravnavanem obdobju znižale za 10 %.

(1021) Vendar je treba to gibanje obravnavati tudi v okviru stalno spreminjajoče se ponudbe modelov akumulatorskih električnih vozil, uvoženih iz Kitajske, saj se je uvoz v obravnavanem obdobju povečal, kot je prikazano v preglednicah 2a in 2b.

(1022) Komisija je za pošteno primerjavo med uvoženimi izdelki in podobnimi izdelki proizvajalcev Unije uporabila sistem kategorizacije izdelkov, ki temelji na kontrolnih številkah izdelka, s katerim je upoštevala ključne značilnosti akumulatorskih električnih vozil, ki vplivajo na prodajno ceno proizvajalcev Unije ter zlasti dolžino, doseg, moč in vrsto kolesnega pogona ([424]), ([425]). Čeprav so akumulatorska električna vozila kompleksni izdelki z zelo velikim številom različnih značilnosti in lastnosti (tudi vozila, ki se tržijo pod imenom istega komercialnega modela, so lahko na voljo v širokem naboru konfiguracij, med drugim glede na izbiro stranke med lastnostmi, ki so na voljo), to ne pomeni, da vse te različne značilnosti znatno vplivajo na ceno in bi jih bilo zato treba upoštevati pri primerjavi cen. Komisija je ugotovila, da zainteresirane strani niso predložile pripomb o strukturi kontrolne številke izdelkov.

(1023) Komisija je nelojalno nižanje prodajnih cen v obdobju preiskave določila tako, da je primerjala:

i. tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije za posamezno vrsto izdelka, zaračunane nepovezanim strankam na trgu Unije in po potrebi prilagojene ceni za trgovca, ter

ii. ustrezne tehtane povprečne cene za posamezno uvoženo vrsto izdelka vzorčenih sodelujočih kitajskih proizvajalcev, zaračunane prvi neodvisni stranki na trgu Unije in po potrebi prilagojene ceni za trgovca.

(1024) Preiskava je pokazala, da so v tem posebnem primeru prodajni kanali proizvajalcev Unije in kitajskih proizvajalcev izvoznikov zelo zapleteni in lahko vključujejo številne posrednike med proizvajalcem in prvo nepovezano stranko. Pokazala je tudi, da obstajajo tri različne ravni trgovanja (glej uvodno izjavo 1025) z vsaj štirimi vrstami prodajnih modelov (glej uvodno izjavo 1027). Zato se je Komisija glede na posebne okoliščine tega primera odločila, da bo ugotovila obstoj nelojalnega nižanja prodajnih cen na ravni trgovca (cena za trgovca). Komisija je ugotovila, da je to osrednja točka, na kateri poteka konkurenca in se izvede večina prodajnih transakcij. Prodaja trgovcu ali prek zastopnika ali ključnim strankam predstavlja približno 95 % celotne prodaje industrije Unije in približno 78 % prodaje kitajskih proizvajalcev izvoznikov. Poleg tega razlikovanje med povezanimi in nepovezanimi trgovci ni bilo potrebno, saj je bilo v preiskavi potrjeno, da so bile cene za vse trgovce določene pod običajnimi tržnimi pogoji.

(1025) Tri glavne ravni trgovine so:

i. proizvodni subjekt oziroma uvozni subjekt kitajskega izvoznika, ki proizvaja oziroma uvaža akumulatorska električna vozila in jih prodaja na naslednji ravni trgovine, tj. povezani nacionalni prodajni družbi ali nepovezanemu splošnemu distributerju. Nekateri proizvodni subjekti imajo domači trg (običajno država, v kateri poteka proizvodnja ali kjer je evropski sedež uvoznega subjekta), na katerem opravljajo tudi funkcije nacionalne prodajne družbe;

ii. nacionalne prodajne družbe, povezane s proizvodnim/uvoznim subjektom, ki so osredotočene na dejavnosti trženja in prodaje ob upoštevanju specifičnosti trga, na katerem poslujejo. Nacionalne prodajne družbe običajno obstajajo na glavnih trgih proizvodnih subjektov in distribuirajo akumulatorska električna vozila prek povezane in nepovezane mreže distributerjev (trgovcev in/ali zastopnikov). V državah, v katerih ni povezane nacionalne prodajne družbe (običajno v državah, v katerih se prodajajo majhne količine), prodajo izvaja nepovezan splošni distributer (običajno izključno za državo). Splošni distributerji opravljajo podobne funkcije kot nacionalne prodajne družbe in distribuirajo akumulatorska električna vozila znotraj svojega povezanega in nepovezanega omrežja distributerjev (trgovcev in/ali zastopnikov);

([424]) Kadar je bilo ugotovljeno, da je več značilnosti tesno povezanih ne le s ceno, temveč tudi med seboj, je Komisija razmislila o ohranitvi zgolj ene od teh značilnosti v kontrolni številki izdelka. Kadar je bil na primer doseg že vključen v kontrolno številko izdelka, ni bilo smiselno dodati še zmogljivosti baterije, saj sta ti lastnosti tesno povezani.

([425]) Ne glede na sklep, da segmentacija trga v tem primeru ni ustrezna, je Komisija ugotovila, da je dolžina tesno povezana s segmenti, opredeljenimi v najpogosteje uporabljenih kategorijah avtomobilov (tj. na podlagi črk A, B, C itd.).

iii. distribucijske mreže trgovcev in zastopnikov. Trgovci so subjekti, ki kupujejo akumulatorska električna vozila od nacionalnih prodajnih družb in splošnih distributerjev ter jih prodajajo končni stranki. Zastopniki so družbe, ki opravljajo enake funkcije kot trgovci, ne da bi kadarkoli prevzeli lastništvo nad vozilom. Ta podjetja morda trgujejo z drugimi vrstami vozil, na primer z vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem.

(1026) Na splošno proizvodni/uvozni subjekt ali nacionalna prodajna družba za vsako državo določi proizvajalčevo predlagano maloprodajno ceno, tj. ceno, ki jo proizvajalec priporoča trgovcem na drobno za prodajo svojih akumulatorskih električnih vozil. V državah, v katerih ni prodajnega subjekta, povezanega s proizvajalcem, proizvajalčevo predlagano maloprodajno ceno določi nepovezani splošni distributer, ki opravlja podobne funkcije kot nacionalna prodajna družba. Proizvajalčeva predlagana maloprodajna cena je določena na podlagi cene, ki jo proizvajalec Unije zaračunava nepovezanemu splošnemu distributerju.

(1027) Glavni opredeljeni prodajni modeli so:

i. standardni trgovski model – proizvodni/uvozni subjekt ali nacionalna prodajna družba proda akumulatorsko električno vozilo trgovcu, trgovec pa končni stranki. Trgovec od proizvodnega subjekta pogosto prejme popust. Prilagoditev neto cene trgovca zato ni potrebna. Cena, ki jo plača končna stranka, običajno proizvodnemu subjektu ni znana, saj se o njej pogajajo trgovci glede na svojo maržo (razlika med proizvajalčevo predlagano maloprodajno ceno in ceno trgovca);

ii. model agencije – proizvodni/uvozni subjekt ali nacionalna prodajna družba proda akumulatorsko električno vozilo neposredno stranki. Pri prodaji posreduje subjekt, t. i. zastopnik, ki ne prevzame lastništva nad vozilom, ampak se pogaja in zaključuje prodajo. Zastopnik za to delo prejme provizijo. Ti subjekti so lahko družbe, ki običajno trgujejo z drugimi vrstami avtomobilov, opravljajo pa podobne funkcije kot trgovec. Zato je cena, ki je primerljiva s ceno trgovca, določena s prilagoditvijo končne cene za končnega uporabnika glede na provizijo zastopnika;

iii. model prodaje velikih voznih parkov, ki je prilagojen določenim kategorijam velikih strank, kot so podjetja za najem vozil, vladni subjekti in velika zasebna podjetja. Proizvodni/uvozni subjekti ali nacionalne prodajne družbe se sami pogajajo o akumulatorskih električnih vozilih in jih prodajajo. Gre za obsežne prodaje tako proizvajalcev Unije kot kitajskih proizvajalcev izvoznikov, ki so podobne ravni trgovcev, saj se glede na obseg prodaje uporablja popust;

iv. model nepovezanega splošnega distributerja – v tem primeru je Komisija za določitev cene trgovca ceni nepovezanih distributerjev dodala povprečne PSU stroške nacionalne prodajne družbe proizvajalca Unije v drugih državah (pri čemer je kot približek uporabila povprečne PSU stroške nacionalnih prodajnih družb proizvajalca Unije ali proizvajalca izvoznika v drugih državah, ki so znašali od 0,5 % do 3,6 % za proizvajalce Unije in od 2,1 % do 8 % za proizvajalce izvoznike). Prodaji proizvajalcev Unije in proizvajalcev izvoznikov nepovezanim splošnim distributerjem je bil dodan tudi 3-odstotni domnevni dobiček. Za proizvajalce Unije se taka prilagoditev nanaša na približno 5 % njihove prodane količine, za proizvajalce izvoznike pa 22 % njihove prodane količine;

v. spletna prodaja – nekateri proizvajalci izvozniki (in njihove nacionalne prodajne družbe) prodajajo prek spleta neposredno končnim strankam, vključno s fizičnimi osebami, brez posredovanja trgovca ali zastopnika. Cene te prodaje v tej fazi preiskave ni bilo mogoče prilagoditi na raven trgovcev, razen za dodelitev in odbitek denarnih nagrad za doseganje posebnih ciljev glede obsega prodaje, zagotovljenih družbam, ki opravljajo dejavnosti trženja (npr. upravljanje razstavnih prostorov in zagotavljanje storitev testne vožnje) na območju, iz katerega taka spletna prodaja izvira.

(1028) Primerjava cen je bila izvedena za vsako posamezno vrsto za transakcije na isti ravni trgovanja (cena za trgovca ali enakovredno) in po morebitni ustrezni prilagoditvi, kot je opisano zgoraj, ter odbitku rabatov in popustov ali drugih spodbud za prodajo, zagotovljenih družbam, ki poslujejo na ravni trgovca ali zastopnika. Rezultat primerjave je bil izražen kot odstotek teoretičnih prihodkov od prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave.

(1029) V zvezi z uvozom iz zadevne države na trg Unije se je pokazala tehtana povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen v višini 12,7 %.

(1030) Ob upoštevanju, da konkurenca v veliki meri temelji na ceni, njene cene pa so zelo pregledne (tj. znane na trgu), se takšna marža šteje kot znatna.

(1031) Ujemanje med kitajskimi kontrolnimi številkami izdelka in kontrolnimi številkami izdelka Unije je bilo pri vsakem proizvajalcu izvozniku večje od 90 %. Dve kitajski kontrolni številki izdelka sta bili primerjani z eno, ki je zelo podobna kontrolni številki izdelka Unije. V obeh primerih je uporabljena kontrolna številka izdelka Unije ustrezala nižjim tehničnim specifikacijam v primerjavi s kitajsko kontrolno številko izdelka, zato je bila primerjava v korist kitajskega proizvajalca izvoznika.

(1032) Poleg tega je treba opozoriti, da cene akumulatorskih električnih vozil skupin BYD in SAIC vključujejo sedemletno garancijo za vozilo, garancija za akumulatorska električna vozila industrije Unije pa je veljala le za dve leti. Zato je nelojalno nižanje prodajnih cen, ugotovljeno v uvodni izjavi 1029, podcenjeno.

(1033) Kar zadeva oviranje dviga cen, je iz gibanja prodajnih cen in proizvodnih stroškov na enoto v Uniji v celotnem obravnavanem obdobju v preglednici 7 razvidno, da obstajajo dokazi znatnega oviranja dviga cen. Industrija Unije ni mogla dvigniti svojih cen, da bi pokrila svoje stroške. To je pomenilo, da je industrija Unije pri prodaji akumulatorskih električnih vozil v celotnem obravnavanem obdobju ustvarjala izgube.

(1034) Komisija je zlasti ugotovila, da je bila prodajna cena vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov za 30 % nižja od tehtanih povprečnih proizvodnih stroškov industrije Unije. Ta kazalnik je bil določen za vsako vrsto posebej.

(1035) Glavni dejavnik pri tem oviranju dviga cen je bilo dejstvo, da se je obseg registracij po uvozu kitajskih subvencioniranih izdelkov lahko povečal za 1 729 % in dosegel 22,8-odstotni tržni delež v obdobju preiskave v primerjavi z letom 2020, kot je prikazano v preglednici 2b. Ta prodaja je potekala predvsem na račun proizvajalcev Unije, ki so izgubili tržni delež. Oviranje dviga cen je bilo pojasnjeno tudi z dokazi, da kitajski uvoz konkurira prodaji Unije ne glede na vrsto izdelka. Tudi če bi Unija povečala prodajo dražjih modelov, bi ti prav tako tekmovali z eno izmed vrst kitajskih akumulatorskih električnih vozil. To je prispevalo k temu, da je industrija Unije ustvarila dvomestne izgube, kot je prikazano v preglednici 10.

(1036) Zbornica CCCME je trdila, da bi morala Komisija pri primerjavi cen upoštevati blagovno znamko akumulatorskih električnih vozil. Nadalje je zbornica CCCME trdila, da vrednost blagovne znamke proizvajalca vpliva na prodajne cene in cene za nadaljnjo prodajo akumulatorskih električnih vozil, proizvajalci akumulatorskih električnih vozil v Uniji pa lahko zaračunajo bistveno višje cene za svoja akumulatorska električna vozila v vsakem segmentu na podlagi vrednosti svoje blagovne znamke.

(1037) Komisija je opozorila, da zbornica CCCME ni pojasnila, kako bi morala Komisija pri primerjavi cen upoštevati blagovno znamko. Poleg tega je opozorila, da morebitna vrednost blagovne znamke, ki bi jo lahko imeli proizvajalci Unije, temelji na njihovih dolgoletnih in obsežnih izkušnjah s proizvodnjo vozil z notranjim zgorevanjem, za katere ni mogoče domnevati, da se samodejno prenesejo na akumulatorska električna vozila. Razlog za to je dejstvo, da elektrifikacija pomeni prelomnico pri necenovni konkurenci, saj se z njo zmanjšuje pomen tradicionalnih lastnosti, na katerih so proizvajalci avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem gradili svojo konkurenčno prednost. Splošne vrednosti, ki jih uporabljajo proizvajalci avtomobilov, vključujejo zmogljivost, izkoristek goriva, tehnologijo, zanesljivost, varnost in zasnovo. Vendar se zaradi uvedbe električnih tehnologij pojavljajo dvomi v zvezi s temi značilnostmi izdelka. Zaradi značilnosti električnih motorjev se pri akumulatorskih električnih vozilih na primer drugače pojmuje zmogljivost. Zaradi nizke zmogljivosti akumulatorskih električnih vozil v primerjavi z avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in velike vrzeli med modeli akumulatorskih električnih vozil glede največjega možnega dosega je med vsemi značilnostmi je najpomembnejši doseg. Poleg tega je hitra rast družbe Tesla jasen primer, da je vrednost ali nizka vrednost blagovne znamke, ki temelji na avtomobilih z motorjem z notranjim zgorevanjem, zanemarljiva za uspešnost in moč oblikovanja cen na trgu akumulatorskih električnih vozil. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(1038) Zbornica CCCME je trdila tudi, da bi morala Komisija pri primerjavi cen upoštevati podatke vseh vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov in vseh drugih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, ki so predložili zahtevke za individualno preiskavo, zlasti podatkov družbe Tesla, saj je v obdobju preiskave predstavljala približno 50 % izvoza akumulatorskih električnih vozil v Unijo.

(1039) Stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen in vsi drugi mikroekonomski kazalniki se izračunajo na podlagi preverjenih podatkov, ki so jih sporočili vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki in vzorčeni proizvajalci Unije. Kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi 49, družba Tesla ni bila vzorčena kot kitajski proizvajalec izvoznik. Zato podatki tega proizvajalca izvoznika, ki je zahteval individualno preiskavo, niso bili vključeni v izračun nelojalnega nižanja prodajnih cen. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(1040) Družba 24 je trdila, da trg akumulatorskih električnih vozil ni homogen trg zaradi dveh glavnih razlogov. Prvič, ker neodvisen trg akumulatorskih električnih vozil ne obstaja, saj je del trga osebnih vozil, ki vključuje vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerim akumulatorska električna vozila konkurirajo. Drugič, ker je trg akumulatorskih električnih vozil razdeljen na več segmentov. Družba 24 je navedla, da je segmentacija trga pomembna za natančno oceno stanja industrije Unije, zato je trdila, da bi morala Komisija razlikovati med različnimi tržnimi segmenti akumulatorskih električnih vozil. Nadalje je pojasnila, da EU uvršča avtomobile v kategorije glede na njihovo velikost in lastnosti, vendar so pri določanju segmentacije trga ključna druga merila, kot sta cena in podoba blagovne znamke. Družba 24 je v zvezi s prodajnimi cenami navedla, da se trg akumulatorskih električnih vozil lahko razdeli na „začetni“, „srednji“, „vrhunski“ in „luksuzni“. Navedla je tudi, da v vsakem segmentu obstaja jasna razlika med vrhunskimi in osnovnimi blagovnimi znamkami na podlagi vidikov, kot so uspešnost, funkcionalnosti, lastnosti, distribucijska omrežja in poprodajne storitve. Nadalje je navedla, da ti dejavniki učinkovito določajo stopnjo konkurence med subjekti na trgu in tudi to, ali se dva izdelka štejeta za zelo podobno izbiro. Družba 24 je navedla tudi, da se je večina proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil v Uniji doslej osredotočala na bolj vrhunske modele vozil, kar je omogočilo višje stopnje dobička, zato so blagovne znamke EU manj prisotne v začetnih segmentih trga, kar je v nasprotju s stanjem v tradicionalnem sektorju vozil z motorji z notranjem zgorevanjem. Iz tega sledi, da se je po navedbah družbe 24 uvoz iz Kitajske, zlasti kitajskih blagovnih znamk akumulatorskih električnih vozil, doslej večinoma osredotočal na osnovno raven v cenejših segmentih trga, kjer blagovne znamke EU še niso močno prisotne. Družba 24 je zato trdila, da kitajski uvoz večinoma dopolnjuje industrijo Unije na trgu akumulatorskih električnih vozil Unije in ji ne konkurira.

(1041) Komisija je opozorila, da trg osebnih vozil vključuje več pogonskih sistemov: motorji z notranjim zgorevanjem, hibridna vozila (samopolnilna), priključna hibridna vozila, akumulatorska električna vozila in vozila s pogonom na gorivne celice. Vozila s pogonom na gorivne celice in akumulatorska električna vozila so brezemisijska vozila, medtem ko imajo priključna hibridna vozila, hibridna vozila in vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem zgorevalni motor. Ti tipi vozil lahko konkurirajo med seboj, vendar le v zelo omejenem obsegu. Hkrati te vrste vozil tudi v zelo omejenem obsegu konkurirajo motornim kolesom, električnim kolesom, skirojem itd. Vendar v obseg sedanje preiskave spadajo akumulatorska električna vozila in ne vsa osebna vozila ali sredstva mobilnosti. Če obstaja kakršen koli konkurenčni odnos z drugimi vozili, ta element ne zadostuje za vključitev teh vozil v obseg preiskave; prav tako omejena konkurenca, če ta obstaja, ne bi ogrozila ugotovitev iz te preiskave v zvezi z vplivom subvencioniranega uvoza podobnega izdelka (akumulatorskega električnega vozila) na industrijo Unije.

(1042) Komisija je opozorila tudi, da ni splošno sprejete segmentacije osebnih avtomobilov, in navedla, da sistem razvrščanja v dokumentu o začetku preiskave temelji na splošnih opisih tega, kar se običajno šteje za segmente v tej industriji, in ne na objektivnih in merljivih merilih, ki bi jih predložila industrija Unije. Zato med domnevnimi segmenti ni bilo jasne ločnice. Komisija je v dokumentu o začetku preiskave navedla te segmente v smislu vrst akumulatorskih električnih vozil. To še toliko bolj velja za segmentacijo, ki jo je predlagala družba 24, ki niti ni zagotovila opisa domnevnih segmentov, temveč samo imena (tj. „začetni“, „srednji“, „vrhunski“ in „luksuzni“) z uporabo splošnih tržnih izrazov, ki se jih lahko razlaga široko.

(1043) Komisija je ugotovila tudi, da akumulatorska električna vozila vključujejo različne vrste vozil, vendar imajo vsa enake osnovne značilnosti in enako glavno uporabo, tj. prevoz majhnega števila oseb z ene točke na drugo. Zanje veljajo enaki predpisi o omejitvah hitrosti, zahtevah za dovoljenja in delih cestnega omrežja, na katerih lahko vozijo. Glede na navedeno se lahko šteje, da so akumulatorska električna vozila dovolj zamenljiva. Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1022, so se pri kontrolni številki izdelka upoštevale ključne značilnosti akumulatorskih električnih vozil, ki so vplivale na prodajno ceno industrije Unije, kot so dolžina, doseg, moč in vrsta kolesnega pogona, zato se je podobna vrsta izdelka Unije primerjala s podobnimi kitajskimi vrstami izdelka, kar pomeni, da so se domnevno poceni ali domnevno vrhunska kitajska akumulatorska električna vozila primerjala s podobnimi modeli Unije.

(1044) Preiskava je v zvezi z vrstami akumulatorskih električnih vozil, ki jih prodajajo kitajski proizvajalci, in stopnjo konkurence s proizvajalci Unije pokazala, da kitajski proizvajalci izvozniki v celoti konkurirajo akumulatorskim električnim vozilom, ki jih prodaja industrija Unije (kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1031, je bilo ujemanje med kitajskimi kontrolnimi številkami izdelka in kontrolno številko izdelka Unije v povprečju zelo visoko (več kot 90 %), to ujemanje pa ustreza 88 % skupne prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije). Dejansko so bile vrste akumulatorskih električnih vozil, ki so jih na trgu Unije prodajali proizvajalci Unije in kitajski proizvajalci izvozniki, eno od meril za izbiro vzorca proizvajalcev Unije in proizvajalcev izvoznikov, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 33, 36 in 49.

(1045) V obdobju preiskave so kitajski proizvajalci izvozniki izvažali širok nabor modelov akumulatorskih električnih vozil po zelo različnih cenah, pri čemer so konkurirali modelom akumulatorskih električnih vozil, ki so jih proizvedli proizvajalci Unije, kmalu pa nameravajo še bolj razširiti svoj portfelj za trg Unije.

(1046) Na primer, vzorčeni kitajski proizvajalec izvoznik skupina BYD je na trgu Unije prodajal modele, kot je Dolfin s ceno po ceniku, ki je nižja od 30 000 EUR, modele kot je Atto 3 s ceno po ceniku približno 40 000 EUR, pa tudi modele kot sta HAN in TANG, ki jih šteje za vrhunske ali luksuzne, s ceno po ceniku, ki je višja od 70 000 EUR ([426]). Podobno je skupina Geely svoja akumulatorska električna vozila Polestar tržila kot vrhunske modele ([427]) in jih v obdobju preiskave izvažala v Unijo. Drugo akumulatorsko električno vozilo družbe Geely Lotus Eletre se trži kot hiper-športno terensko vozilo ([428]) in ponuja na trgu Unije s ceno po ceniku do 150 000 EUR.

(1047) Komisija je ugotovila, da se poleg vrst akumulatorskih električnih vozil, prodanih v obdobju preiskave, trg akumulatorskih električnih vozil Unije stalno razvija ter da proizvajalci in izvozniki Unije, vključno s kitajskimi izvozniki, vsako leto širijo portfelj akumulatorskih električnih vozil, ki jih ponujajo. Skupina proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije Stellantis je na primer oktobra 2023 napovedala svoje novo nizkocenovno akumulatorsko električno vozilo Citroën e-C3 s ceno po ceniku, ki se začne pri 23 300 EUR. Na drugi strani je vzorčena kitajska skupina SAIC marca 2024 razkrila ([429]) več novih modelov, vključno z „visokorazrednim inteligentnim“ IM L6, „srednje velikim do velikim električnim sedanom z dvižnimi zadnjimi vrati“ MG9 in „srednje velikim do velikim povsem električnim coupejem“ SUV MGS9. V uvodni izjavi 1127 so navedene tudi druge napovedi o uvedbi novih modelov akumulatorskih električnih vozil.

(1048) Zato je bilo sklenjeno, da kitajski proizvajalci izvozniki niso omejeni na določene specifične vrste akumulatorskih električnih vozil, kot to trdi družba 24.

(1049) Iz zgoraj navedenih razlogov je Komisija sklenila, da akumulatorska električna vozila sestavljajo enoten in stalen trg zamenljivih izdelkov ter da analiza po segmentih v tem primeru ne bi bila upravičena niti ustrezna. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

4.5. **Gospodarski položaj industrije Unije**

4.5.1. *Splošne opombe*

(1050) V skladu s členom 3(5) osnovne uredbe je bila v preučitev vpliva subvencioniranega uvoza na industrijo Unije vključena ocena vseh gospodarskih kazalnikov, ki so vplivali na položaj industrije Unije v obravnavanem obdobju.

(1051) Kot je navedeno v uvodni izjavi 26, je bilo vzorčenje uporabljeno za ugotavljanje morebitne škode, ki jo je utrpela industrija Unije.

(1052) Komisija je pri določitvi škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Makroekonomske kazalnike je ocenila na podlagi podatkov podatkovne zbirke Prodcom, EEA, družbe S&P Global Mobility, podatkov o vzorčenju in spletišč proizvajalcev Unije. Ti podatki so se nanašajo na vse proizvajalce Unije. Komisija je mikroekonomske kazalnike ocenila na podlagi podatkov iz izpolnjenih vprašalnikov vzorčenih proizvajalcev Unije. Za oba sklopa podatkov je bilo ugotovljeno, da sta reprezentativna za gospodarski položaj industrije Unije.

(1053) Makroekonomski kazalniki so proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, rast, zaposlenost, produktivnost, višina subvencijske stopnje in okrevanje od preteklega subvencioniranja.

(1054) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

([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. *Makroekonomski kazalniki*

4.5.2.1. Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

(1055) Skupna proizvodnja Unije, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 4

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Obseg proizvodnje (v kosih)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indeks	*100*	*165*	*220*	*298*
Proizvodna zmogljivost (v kosih)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indeks	*100*	*161*	*225*	*287*
Izkoriščenost zmogljivosti	33 %	34 %	32 %	35 %
Indeks	*100*	*103*	*98*	*104*

Vir: Podatkovna zbirka Prodcom ([430]), podatki o vzorčenju in spletišča proizvajalcev Unije.

(1056) Proizvodnja akumulatorskih električnih vozil se je v obravnavanem obdobju povečala za približno 200 %. Proizvodnja se je v tem obdobju znatno in razmeroma enakomerno povečevala, kar odraža postopen prehod trga z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1057) Uradni podatki o skupni proizvodni zmogljivosti industrije Unije niso na voljo. Zato je bila skupna proizvodna zmogljivost industrije Unije izračunana na podlagi preverjene stopnje izkoriščenosti zmogljivosti vzorčenih proizvajalcev Unije in celotnega obsega proizvodnje industrije Unije. Na podlagi teh podatkov se je proizvodna zmogljivost v obravnavanem obdobju povečala za 187 %.

(1058) V preiskava je pokazala, da so nekateri proizvajalci Unije predelovali proizvodne linije vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v proizvodne linije akumulatorskih električnih vozil, tako da so bile te proizvodne linije v celoti namenjene proizvodnji akumulatorskih električnih vozil, ali pa so akumulatorska električna vozila proizvajali v svojih proizvodnih obratih skupaj z vozili z notranjim zgorevanjem, pri čemer so uporabljali v bistvu enak proizvodni postopek, da bi izkoristili obstoječa sredstva, postopke in kompetence ter zagotovili prožnost obsega.

(1059) Proizvodna zmogljivost vzorčenih proizvajalcev Unije je bila glede na način proizvodnje akumulatorskih električnih vozil, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1058, izračunana na več načinov, kot je navedeno v nadaljevanju: (i) na podlagi največjega števila akumulatorskih električnih vozil, ki jih lahko proizvedejo na dan, pomnoženega s produktivnim delovnim časom, ob upoštevanju 2–3 izmen, vključno z vzdrževanjem, za 46–48 tednov na leto ali (ii) na podlagi skupne proizvodne zmogljivosti za vse osebne avtomobile po odbitku proizvodnje vseh drugih osebnih vozil, razen akumulatorskih električnih vozil.

(1060) Izkoriščenost zmogljivosti se je v zadevnem obdobju zmanjšala za 4 %. Ker je bila izkoriščenost zmogljivosti v obdobju preiskave manjša od 40 %, je mogoče sklepati, da ima industrija Unije zadostno proizvodno zmogljivost za zadovoljitev prihodnjega povečanega povpraševanja po akumulatorskih električnih vozilih, poleg tega pa se lahko večji del zmogljivosti iz proizvodnje vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem preusmeri v proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil.

([430]) Glej https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Opozoriti je treba, da podatkovna zbirka Prodcom zaradi zaupnosti ne poroča o obsegu proizvodnje za vsako državo članico. Podatki o proizvodnji za leto 2023 bodo javno dostopni 1. julija 2024.

4.5.2.2. Obseg prodaje in tržni delež

(1061) Komisija je obseg prodaje industrije Unije na trgu Unije določila na podlagi podatkov EEA in družbe S&P Global Mobility za registracijo akumulatorskih električnih vozil, proizvedenih v Uniji.

(1062) Na tej podlagi sta se obseg prodaje in tržni delež industrije Unije v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 5

Obseg prodaje in tržni delež

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Obseg prodaje na trgu Unije (registracije) glede na število kosov	379 138	583 992	739 101	987 586
Indeks	*100*	*154*	*195*	*260*
Tržni delež (očitne potrošnje)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indeks	*100*	*94*	*93*	*87*
Tržni delež (dejanske potrošnje – registracije)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indeks	*100*	*95*	*93*	*92*

Vir: Podatki o registracijah agencije EEA in družbe S&P Global Mobility.

(1063) Prodaja proizvajalcev Unije se je v obravnavanem obdobju povečala za 160 %. Ta sprememba je bila podobna razvoju proizvodnje v istem obdobju. Akumulatorska električna vozila so se prodajala predvsem prek trgovcev. Glavni končni uporabniki so bili potrošniki in ključne poslovne stranke, ki so namesto vozil iz zaloge običajno naročili proizvodnjo vozil po meri.

(1064) Kljub velikemu povečanju potrošnje se je tržni delež na podlagi očitne potrošnje industrije Unije v obravnavanem obdobju zmanjšal za 13 % ali 9 odstotnih točk, na podlagi dejanske potrošnje pa za 8 % ali več kot 5 odstotnih točk. Nasprotno se je tržni delež uvoza iz Kitajske na tem hitro rastočem trgu povečal za več kot petkrat, in sicer na račun industrije Unije.

4.5.2.3. Rast

(1065) Proizvodnja in prodaja (registracije) akumulatorskih električnih vozil industrije Unije sta v obravnavanem obdobju stalno in znatno naraščali v skladu s postopnim prehodom trga z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1066) Rast industrije Unije glede na prodajo na tako rastočem trgu je bila znatno manjša od povečanja potrošnje.

(1067) Industrija Unije se je v zvezi s tržnim deležem v obravnavanem obdobju zmanjšala za 9 odstotnih točk na podlagi očitne potrošnje ali za več kot 5 odstotnih točk na podlagi števila registracij. Tržni delež uvoženih akumulatorskih električnih vozil (registracije) je v obdobju preiskave znašal skoraj 34,8 %. Največji in najhitreje rastoči tržni delež v obravnavanem obdobju so imeli kitajski proizvajalci izvozniki, kot je prikazano v preglednicah 2a in 2b.

4.5.2.4. Zaposlenost in produktivnost

(1068) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 6

Zaposlenost in produktivnost

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Število zaposlenih	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeks	*100*	*165*	*250*	*290*
Produktivnost (v kosih/zaposlenega)	14	14	12	14
Indeks	*100*	*100*	*88*	*103*

Vir: Podatkovna zbirka Prodcom in vzorčeni proizvajalci Unije.

(1069) Zaposlenost in produktivnost sta bili izračunani na podlagi zaposlenosti v vzorčenih proizvajalcih Unije, ekstrapolirane glede na obseg proizvodnje celotne industrije Unije.

(1070) Število zaposlenih se je v obravnavanem obdobju povečalo s približno 40 000 na približno 116 000, kar pomeni 190-odstotno povečanje. To gibanje je na splošno sledilo trendu proizvodnje.

(1071) Industrija Unije na splošno premešča zaposlene iz proizvodnje vozil z notranjim zgorevanjem v proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, saj se proizvodnja vozil z notranjim zgorevanjem zmanjšuje, proizvodnja akumulatorskih električnih vozil pa se povečuje. Industrija Unije tako ohranja delovna mesta s preusposabljanjem (zamenjavo in prekvalifikacijo) ter zagotavljanjem priložnosti svojim zaposlenim, da se prilagodijo električnim pogonskim sistemom.

(1072) Produktivnost je bila v obravnavanem obdobju razmeroma stabilna.

4.5.2.5. Višina zneska subvencije in okrevanje od preteklega subvencioniranja

(1073) Vsi zneski subvencij so bili nad stopnjo *de minimis*. Učinek višine dejanskih zneskov subvencij na industrijo Unije glede na obseg in cene uvoza iz zadevne države ni bil zanemarljiv.

(1074) To je prva protisubvencijska preiskava v zvezi z zadevnim izdelkom. Zato ni bilo na voljo nobenih podatkov za oceno učinkov morebitnega preteklega subvencioniranja.

4.5.3. *Mikroekonomski kazalniki*

4.5.3.1. Cene in dejavniki, ki vplivajo nanje

(1075) Tehtano povprečje prodajnih cen vzorčenih proizvajalcev Unije na enoto za nepovezane stranke (vključno s prodajo povezanih družb, ki je potekala pod običajnimi tržnimi pogoji) v Uniji se je v obravnavanem obdobju gibalo na naslednji način:

Preglednica 7

Prodajne cene v Uniji

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Povprečna prodajna cena na enoto na trgu Unije (v EUR/kos)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indeks	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Proizvodni stroški na enoto (v EUR/kos)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeks	*100*	*104*	*114*	*124*

Vir: *Vzorčeni proizvajalci Unije.*

(1076) Povprečne prodajne cene industrije Unije na kos so se zvišale za 38 %. Na to gibanje so vplivale spremembe v ponudbi modelov, ki so jih prodajali vzorčeni proizvajalci Unije v obravnavanem obdobju, zlasti ob upoštevanju, da trg Unije postopoma prehaja z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, novi modeli pa so se uvajali in prodajali v celotnem obravnavanem obdobju ([431]).

(1077) Zgoraj navedeni proizvodni stroški so celotni stroški proizvodnje prodanih akumulatorskih električnih vozil, ki med drugim zajemajo sestavne dele in surovine, druge proizvodne stroške ter prodajne, splošne in administrativne stroške (PSA stroški), vključno s stroški za raziskave in razvoj.

(1078) Povprečni proizvodni stroški industrije Unije so se povečali za 24 %. Na to gibanje so vplivale tudi spremembe v ponudbi modelov, ki se proizvajajo. Poleg tega je na stroške na enoto vplivalo povečanje stroškov sestavnih delov, zlasti baterij, ki je posledica naraščajočih stroškov surovin, vključno s kobaltom, nikljem in litijem. Zvišali so se tudi stroški drugih sestavnih delov, zlasti tistih, na katere je vplivala energetska kriza, kot so jeklo in druge kovine. Dejavnik znižanja stroškov na enoto je bilo povečanje obsega proizvodnje in prodaje, kot je prikazano v preglednicah 4 in 5, saj so proizvajalci Unije lahko stalne stroške porazdelili na večje količine akumulatorskih električnih vozil. Komisija je ugotovila, da je industrija akumulatorskih električnih vozil kapitalsko intenzivna industrija z visokimi fiksnimi stroški, zato proizvodnja v velikem obsegu vodi k znižanju proizvodnih stroškov na enoto.

(1079) Vzorčeni proizvajalci Unije so cene na trgu Unije določili glede na cene podobnih modelov pri svojih glavnih konkurentih. Na splošno so proizvajalci Unije določili cenik za vse modele ali proizvajalčevo predlagano maloprodajno ceno, tj. ceno, ki jo proizvajalec priporoča prodajalcem na drobno za prodajo svojih akumulatorskih električnih vozil. Proizvajalčeve predlagane maloprodajne cene se redno pregledujejo. Tudi če proizvajalčeve predlagane maloprodajne cene ostanejo fiksne, lahko končna cena, ki jo plača stranka, niha zaradi popustov, ki jih prodajalec ponudi potrošniku.

(1080) Trg akumulatorskih električnih vozil je zelo konkurenčen in hitro razvijajoč se trg. Poleg tega je zelo pregleden, saj vsi prodajalci akumulatorskih električnih vozil objavljajo proizvajalčevo predlagano maloprodajno ceno. Zaradi preglednosti cen je trg akumulatorskih električnih vozil cenovno zelo občutljiv. Zvišanje cen, ki ga povzroči zvišanje stroškov, zato običajno povzroči zmanjšanje prodajnih količin.

4.5.3.2. Stroški dela

(1081) Povprečni stroški dela vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 8

Povprečni stroški dela na zaposlenega

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeks	*100*	*106*	*110*	*124*

Vir: *Vzorčeni proizvajalci Unije.*

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Povprečni stroški dela so se v obravnavanem obdobju zvišali za 24 %. To gibanje odraža zvišanje plač in drugih stroškov dela v obdobju visoke inflacije, zlasti v letih 2022 in 2023.

4.5.3.3. Zaloge

(1083) Ravni zalog vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 9

Zaloge

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Končne zaloge (v kosih)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indeks	*100*	*126*	*207*	*339*
Končne zaloge kot delež proizvodnje (v %)	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indeks	*100*	*74*	*97*	*114*

Vir: Vzorčeni proizvajalci Unije.

(1084) Preiskava je pokazala, da industrija Unije deluje predvsem na podlagi naročil, zato so bile zaloge, izražene kot odstotek proizvodnje, na splošno nizke.

(1085) Končne zaloge vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju povečale za 239 %, kar odraža povečanje proizvodnje v tem obdobju. Končne zaloge, izražene kot odstotek proizvodnje, so se v obravnavanem obdobju povečale za 14 %. To gibanje je bilo predvsem posledica povečanja števila modelov na trgu v obdobju preiskave v primerjavi z letom 2020.

4.5.3.4. Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

(1086) Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 10

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indeks	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Denarni tok (v EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Indeks	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Naložbe (v EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indeks	*100*	*97*	*88*	*100*
Donosnost naložb	– 248%	– 132%	– 56%	– 72%
Indeks	– 100	– 53	– 22	– 29

Vir: Vzorčeni proizvajalci Unije.

(1087) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot delež prihodkov od prodaje tega izdelka.

(1088) Industrija Unije je v celotnem obravnavanem obdobju ustvarjala izgube, čeprav so se te izgube v tem obdobju na splošno zmanjšale. Kot je prikazano v preglednici 7, so se cene na enoto industrije Unije v obravnavanem obdobju zviševale hitreje kot stroški na enoto. Razlogi za to gibanje so opisani v oddelku 4.5.3.1. Med letoma 2020 in 2022 so se v industriji Unije uspešno zmanjšale izgube, ker se je povečal obseg prodaje na trgu Unije. V tem obdobju se je industrija Unije povečala svojo proizvodnjo in obseg prodaje, poleg tega je bila dosežena učinkovitost s porazdelitvijo fiksnih stroškov na vse večje število proizvedenih izdelkov. Čeprav se je ta rast v obdobju preiskave nadaljevala, so se zaradi dviga cen surovin in povečanja količine subvencioniranega uvoza po nizkih cenah izgube v primerjavi z letom 2022 povečale in se do konca obravnavanega obdobja znižale na raven – 10,8 %.

(1089) Trg Unije je bil v obravnavanem obdobju v fazi postopnega prehoda. Nekateri proizvajalci Unije so izdelovali akumulatorska električna vozila in vozila z notranjim zgorevanjem na istih proizvodnih linijah, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1058, zaradi česar so se proizvodni stroški akumulatorskih električnih vozil nekoliko znižali, saj so bili fiksni stroški razdeljeni med akumulatorska električna vozila in vozila z notranjim zgorevanjem. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1222 in 1223, mora industrija Unije zmanjšati svojo proizvodnjo in prodajo motorjev z notranjim zgorevanjem v Uniji. Industrija akumulatorskih električnih vozil Unije mora povečati svojo proizvodnjo, prodajo in tržni delež akumulatorskih električnih vozil ter tako doseči ekonomijo obsega in še naprej zmanjševati stroške na enoto v primerjavi z ravnmi cen, da bi postala dobičkonosna in tako zagotovila svojo prihodnost.

(1090) Neto denarni tok pomeni zmožnost vzorčenih proizvajalcev Unije, da sami financirajo svoje dejavnosti. Gibanje neto denarnega toka je bilo v obravnavanem obdobju negativno. Neto denarni tok se je v obravnavanem obdobju poslabšal zaradi povečanja prometa in povečanja izgub v absolutnih vrednostih. Zgoraj opisano stanje denarnega toka se je reševalo z dobički, ki jih je industrija Unije ustvarila z osebnimi vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem. Vendar morajo, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1222 in 1223, proizvajalci Unije zmanjšati svojo prodajo motorjev z notranjim zgorevanjem, zato se bo dobiček, ki ga industrija Unije ustvari s prodajo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem, v prihodnosti zmanjšal.

(1091) Naložbe v zadevni izdelek so bile povezane predvsem s stroški za raziskave in razvoj, novimi naložbami v proizvodne linije za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, vključno s proizvodnjo in vgradnjo baterij, ter z nakupom posebnih orodij za sestavljanje akumulatorskih električnih vozil. Čeprav se te naložbe nanašajo le na vzorčene proizvodne subjekte, je na podlagi njih razvidno, da so za prehod z motorjev z notranjim zgorevanjem na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil potrebne obsežne naložbe. Pred prodajo akumulatorskih električnih vozil je potreben velik del novih naložb. Dodatne naložbe so bile že izvedene in med postopnim preoblikovanjem proizvodnih obratov se izvajajo tekoče naložbe.

(1092) Naložbe celotne industrije Unije za prehod na elektrifikacijo so bile ocenjene na približno 170 milijard EUR med letoma 2022 in 2030 ([432]). To pomeni povprečne naložbe v višini približno 19 milijard EUR za vsako leto obdobja. Te naložbe so načrtovane za vse vrste akumulatorskih električnih vozil. Natančneje, skupina Volkswagen bo v naslednjih letih vložila približno 20 milijard EUR v izgradnjo vsaj šestih proizvodnih obratov za baterije v Evropi. Skupina BMW namerava od leta 2025 vložiti približno 1 milijardo EUR v razvoj in proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil v svoji tovarni v avstrijskem mestu Steyr. Poleg tega bo vložila približno 400 milijonov EUR v nadgradnjo svoje tovarne v Münchnu v Nemčiji, medtem ko gradi nov obrat na Madžarskem za proizvodnjo svojega modela Neue Klasse EV od leta 2025. Skupina Stellantis je z družbama Mercedes-Benz in TotalEnergies vložila v skupno podjetje za baterijske celice, imenovano ACC. Družba Mercedes-Benz pričakuje tudi, da bo v EU kmalu vzpostavila štiri proizvodne obrate za baterije. Skupina Renault bo vložila 10 milijard EU v elektrifikacijo do leta 2025.

(1093) Donosnost naložb je izražena kot dobiček v odstotkih neto knjigovodske vrednosti naložb. Razvijala se je podobno kot donosnost prihodkov od prodaje, saj je bila v celotnem obdobju negativna. Izgube donosnosti naložb so se v obravnavanem obdobju zmanjšale iz razlogov, opisanih v oddelku 4.5.3.4. Upoštevati je treba tudi, da vsi vzorčeni proizvajalci Unije niso začeli vlagati v akumulatorska električna vozila v istem letu (in zato niso začeli dosegati donosnosti teh naložb). To dejstvo je vplivalo tudi na trend donosnosti naložb, prikazan v preglednici 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Zmožnost vzorčenih proizvajalcev Unije za zbiranje kapitala bi bilo treba obravnavati ob upoštevanju dejstva, da so vzorčeni proizvajalci Unije del velikih industrijskih skupin, ki so financirale prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila. Kljub temu se je vsako leto tega neizogibnega prehoda povečal obseg nastalih izgub in zmanjšala zmožnost industrije za zbiranje kapitala v prihodnosti.

4.5.4. *Sklepna ugotovitev o položaju industrije*

(1095) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 996, je treba analizirati položaj industrije Unije v okviru prehoda z vozil z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1096) V tem okviru se je očitna potrošnja Unije v obravnavanem obdobju povečala za 200 %, dejanska potrošnja Unije (izključno na podlagi registracij) pa se je v obravnavanem obdobju povečala za 182 %. Ta velika povečanja so v skladu s scenarijem, da trg osebnih vozil v Uniji prehaja z vozil z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1097) Hkrati se je količina uvoza iz Kitajske močno povečala s približno 21 000 kosov na več kot 412 000 kosov (tj. za več kot 1 800 % v obravnavanem obdobju), kar je bistveno več od povečanja potrošnje. To se izraža v tržnem deležu kitajskega uvoza, ki se je prav tako močno povečal, in sicer s 3,9 % leta 2020 na 25 % v obdobju preiskave. Podobno povečanje je mogoče opaziti v zvezi z registracijami kitajskih akumulatorskih električnih vozil po uvozu iz Kitajske.

(1098) Proizvodnja in prodaja industrije Unije sta se povečali za 198 % oziroma 150 %. Tudi ta očitna rast ni bila skladna s povečanjem potrošnje, kar pomeni, da se je tržni delež industrije Unije zmanjšal z 68,9 % leta 2020 na 59,9 % v obdobju preiskave.

(1099) Kot je pojasnjeno, je zaradi prehoda trga Unije na več kazalnikov vplivalo dejstvo, da so se v industriji Unije proizvodni obrati za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem postopoma predelovali v obrate za akumulatorska električna vozila. Za to predelavo so bile potrebne velike in stalne naložbe v stroške za raziskave in razvoj ter predelavo tovarn, ki so v celotnem obravnavanem obdobju ostali enaki. Izkoriščenost zmogljivosti, dobičkonosnost, donosnost naložb in produktivnost so zaradi prehoda z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila pokazali rahlo pozitivne trende, vendar so v obravnavanem obdobju ostali bodisi negativni ali precej stabilni.

(1100) Dobičkonosnost in donosnost naložb industrije Unije sta kljub trendom izboljševanja v obravnavanem obdobju ostali na nizki ravni. S tem se je pokazalo, da v industriji Unije vseh znatnih stroškov v okviru prehoda ni bilo mogoče prenesti na stranke in da se ni dalo določati cen za stranke na ravneh, ki bi bile dobičkonosne. Analiza v oddelku 4.5.3.1 kaže, da so cene subvencioniranega uvoza ovirale dvig cen industrije Unije. Nelojalno nižanje prodajnih cen subvencioniranega uvoza iz Kitajske v količinah, ki so se stalno povečevale, pa čeprav na hitro rastočem trgu, kaže, da je bila Kitajska glavni uvozni konkurent.

(1101) Kljub povečanju prodaje in proizvodnje zaradi vse večjega povpraševanja zaradi prehoda z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, industrija Unije v obdobju preiskave še zdaleč ni ustvarjala dobička z akumulatorskimi električnimi vozili. Več kot 10-odstotne izgube v obdobju preiskave in nadaljnje oviranje dviga cen sta ogrozila celoten prehod industrije Unije z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila. To je vključevalo več milijard eurov naložb in prerazporeditev ogromne količine zaposlene delovne sile, medtem ko je bil trg Unije šele na 14,5 % prehoda z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, kot je prikazano v preglednici 1.

(1102) Zgornji kazalniki kažejo, da se je proti koncu obravnavanega obdobja in zlasti v obdobju preiskave, ko je mogoče opaziti največji obseg kitajskega uvoza in največji padec tržnega deleža industrije Unije, prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila začel zavirati. To dokazuje tudi dejstvo, da je bila kljub trendom izboljšanja nekaterih kazalnikov v obravnavanem obdobju večina finančnih kazalnikov še vedno negativna, v obdobju preiskave pa so se začeli celo slabšati, vključno z dobičkonosnostjo, donosnostjo naložb in denarnim tokom. Še bolj povedno je, da so se tržni deleži v celotnem obravnavanem obdobju stalno zmanjševali in ob koncu obdobja preiskave dosegli najnižjo točko.

(1103) Na podlagi navedenega se je Komisija odločila, da bo preučila, ali bi verjetno prihodnje gibanje subvencioniranega uvoza iz Kitajske ogrozilo uspešen prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila in s tem povzročilo znatno škodo industriji Unije.

5. GROŽNJA ŠKODE

5.1. Uvod

(1104) Komisija je v skladu s členom 8(8) osnovne uredbe preučila, ali bi nadaljnje povečanje subvencioniranega uvoza iz Kitajske verjetno negativno vplivalo na položaj industrije Unije in tako pomenilo grožnjo znatne škode za industrijo Unije.

(1105) V analizi grožnje znatne škode za industrijo Unije v skladu z drugim pododstavkom člena 8(8) osnovne uredbe je Komisija preučila dejavnike, kot so:

— narava zadevne subvencije ali zadevnih subvencij in trgovinski učinki, ki bi zaradi teh verjetno nastali,

— znatna stopnja povečanja subvencioniranega uvoza na trg Unije, pri čemer se navede verjetnost znatno povečanega uvoza,

— zadostne prosto razpoložljive zmogljivosti izvoznika ali neizogibno znatno povečanje takih zmogljivosti, ki kažejo na verjetnost znatno povečanega subvencioniranega izvoza v Unijo, pri čemer se upošteva razpoložljivost drugih izvoznih trgov, ki bi lahko prevzeli kakršen koli dodaten izvoz,

— ali gre za uvoz po cenah, ki bi znatno znižal cene ali preprečil povišanje cen, do katerega bi sicer prišlo, in bi zato verjetno povečal povpraševanje po nadaljnjem uvozu, in

— raven zalog izdelkov.

5.2. Narava zadevne subvencije ali zadevnih subvencij in trgovinski učinki, ki bi zaradi teh verjetno nastali

(1106) V uvodnem oddelku 3.10 je Komisija v skladu z določbami osnovne uredbe začasno ugotovila obstoj subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(1107) Navedene subvencije kažejo, da ima uvoz zadevnega izdelka koristi od vladne podpore.

(1108) Pričakuje se, da bosta znatno nelojalno nižanje prodajnih cen in oviranje dviga cen (preprečevanje zvišanja cen, do katerega bi sicer prišlo), ki sta bila zaznana v obdobju preiskave, v bližnji prihodnosti še bolj negativno vplivala na gospodarski položaj industrije Unije, kot je bilo ugotovljeno že v obdobju preiskave. Agresivno oblikovanje cen kitajskega uvoza in znaten prodor na trg je tudi posledica tega, da je trg akumulatorskih električnih vozil Unije cenovno zelo občutljiv in pregleden.

(1109) Poleg tega, kot je pojasnjeno v oddelku 3.2, ukrepi kitajske vlade, ki podpirajo njeno domačo industrijo akumulatorskih električnih vozil, zagotavljajo, da izvoz akumulatorskih električnih vozil ostaja zelo konkurenčen po znatno nižjih cenah od cen industrije Unije zaradi nižjih stroškov pridobivanja financiranja, blaga ali vhodnih materialov za plačilo, nižje od primernega, in drugih ugodnosti (v nasprotju s proizvajalci Unije, ki ne morejo imeti koristi od take znatne podpore).

(1110) Zato se predvideva, da bo subvencionirani uvoz zadevnega izdelka zaradi narave podpornih ukrepov kitajske vlade še naprej negativno vplival na gospodarski položaj industrije Unije.

5.3. Znatna stopnja povečanja subvencioniranega uvoza na trg Unije, pri čemer se navede verjetnost znatno povečanega uvoza

Stopnja povečanja uvoza iz Kitajske in njegov tržni delež

(1111) Celotni uvoz akumulatorskih električnih vozil iz zadevne države se je znatno povečal, in sicer z 21 243 kosov v letu 2020 na 412 425 kosov v obdobju preiskave, kot je prikazano v preglednicah 2a in 2b.

(1112) Prav tako se je povečal tržni delež uvoza iz Kitajske, in sicer s 3,9 % leta 2020 na 25,0 % v obdobju preiskave na podlagi celotnega uvoza oziroma s 3,5 % leta 2020 na 22,8 % v obdobju preiskave na podlagi števila registracij, kot je navedeno v preglednici 2a oziroma 2b. Kitajski proizvajalci izvozniki so tržni delež pridobili z uvozom po nizkih cenah na račun proizvajalcev Unije in uvoza iz tretjih držav.

Ukrepi, ki kažejo na verjetnost nadaljnjega znatnega povečanja uvoza

(1113) Kot je prikazano v oddelku 3.2, obstajajo dokazi, da so politike kitajske vlade usmerjene v proizvodnjo in zlasti izvoz akumulatorskih električnih vozil.

(1114) Številni elementi kažejo, da bodo kitajski proizvajalci izvozniki verjetno še naprej izvažali v velikih količinah. Natančneje, kitajska vlada je nedavno izvedla številne ciljne ukrepe za izvozne trge in nadaljnje povečanje izvoza, tudi zaradi znatnih presežnih zmogljivosti na kitajskem domačem trgu, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1140 do 1143.

(1115) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1149, je Kitajska v obdobju preiskave po vsem svetu izvozila 1 471 136 akumulatorskih električnih vozil, kar je 659-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2020. Vozila na pogon z novimi viri energije (akumulatorska električna vozila in priključni hibridi) so zelo pomembna za kitajsko gospodarstvo. Tako je predsednik Kitajske v novoletni poslanici za leto 2024 izjavil, da so vozila na pogon z novimi viri energije „nov dokaz kitajskih proizvodnih spretnosti“ ([433]). Vendar kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil niso omejeni le na svoj domači trg. Kitajska vlada dejansko spodbuja kitajske proizvajalce akumulatorskih električnih vozil, naj raziskujejo tuje trge, in jih na različne načine podpira, da bi razširili svoj izvoz, tudi z razvojem zanesljivih sistemov pravnega svetovanja, preskušanja in certificiranja. V zvezi s tem je v načrtu za obdobje 2021–2035 določenih pet strateških nalog za kitajsko industrijo vozil na pogon z novimi viri energije za naslednjih 15 let: (1) izboljšati zmogljivost za tehnološke inovacije, (2) vzpostaviti industrijski ekosistem vozil na pogon z novimi viri energije, (3) napredovati na področju industrijskega povezovanja in razvoja, (4) zgraditi zmogljiv infrastrukturni sistem ter (5) povečati odprtost in poglobiti mednarodno sodelovanje. Kar zadeva mednarodno sodelovanje, se domača podjetja spodbuja, naj pripravijo mednarodne razvojne strateške načrte, izkoristijo tuje trge ter vzpostavijo skladišča in poprodajne storitvene platforme v tujini. V načrtu za obdobje 2021–2035 je bilo poudarjeno tudi, da je treba okrepiti podporne storitve za mednarodno sodelovanje, kot so skladnost podjetij, pravno svetovanje ter storitve preskušanja in certificiranja. Načrt za obdobje 2021–2035 kitajske organe tudi usmerja k proaktivnemu sodelovanju pri oblikovanju ustreznih mednarodnih pravil in standardov ([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]) Mednarodni svet za čisti prevoz, Kitajski načrt za razvoj industrije vozil na pogon z novimi viri energije za obdobje 2021–2035, posodobitev politik, junij 2021, na voljo na naslovu: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Poleg tega je kitajsko mesto Shenzhen 18. februarja 2024 pripravilo načrt za povečanje izvoza avtomobilov ([435]), ([436]). Ta načrt zajema 24 ukrepov, vključno s podporo za gradnjo tovarn in odpiranjem novih morskih poti. Lokalni uradniki so navedli, da bodo uvedli storitve, ki bodo podpirale izvoznike avtomobilov, med drugim izboljšanje zavarovanja izvoza, pospešitev vračila davkov in spodbujanje kitajskih bank, da zagotovijo potrošniško financiranje za kupce avtomobilov v tujini. V načrtu se tudi poziva, naj izvozniki kupijo več ladij za prevoz avtomobilov, da bi ustvarili floto ro-ro plovil v kitajski lasti, kot je navedeno v uvodni izjavi 1117.

(1117) Interes kitajskih proizvajalcev za izvoz akumulatorskih električnih vozil se kaže tudi v tem, da kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil naročajo proizvodnjo velikih količin ro-ro ladij, ki so posebej zasnovane za prevoz vozil v tujino ([437]), ([438]). Po poročilih bi lahko kitajske ladjedelnice med letoma 2023 in 2026 izdelale več kot 200 ro-ro plovil. To pomeni dvakrat večje število ro-ro plovil, kot jih je bilo izdelanih med letoma 2015 in 2022 ([439]), ([440]). Poleg tega se zdi, da je skupina BYD naročila šest ro-ro plovil (z možnostjo naročila dveh dodatnih). Plovila naj bi imela zmogljivost približno 7 700 enot ekvivalenta avtomobila. Skupina BYD je že dobila prvo plovilo, imenovano BYD Explorer no. 1 ([441]), ([442]), ([443]), ki se že uporablja za prevoz akumulatorskih električnih vozil v Unijo ([444]). Tudi drugi kitajski proizvajalci avtomobilov, kot sta skupini SAIC in Cherry Automobile ([445]), so naročili več svojih ro-ro plovil ([446]), ([447]). Poleg tega proizvajalec vozil Chery, ki je v državni lasti, sodeluje z ladjedelnico Wuhu, da bi staro ladjedelnico na obali province Shandong preoblikovala v obrat za gradnjo ladij za prevoz vozil, ki bi se uporabljale za izvoz akumulatorskih električnih vozil ([448]), ([449]).

(1118) Navedeni ukrepi skupaj z načrti za takojšnjo širitev kitajskih proizvajalcev v večjih državah EU v bližnji prihodnosti, kot so opisani v uvodnih izjavah 1126 in 1127, ter znatnimi neizkoriščenimi zmogljivostmi na Kitajskem, kot so opisane v uvodnih izjavah 1140 do 1143, kažejo, da bo Kitajska še naprej agresivno usmerjena na izvozne trge, to pa potrjuje verjetnost znatno povečanega uvoza v Unijo v prihodnosti.

Privlačnost in usmerjenost na trg Unije

(1119) Med izvoznimi trgi, na katere je bila usmerjena Kitajska, je bil trg Unije, ki je predstavljal 33,1 % celotnega kitajskega izvoza akumulatorskih električnih vozil, glavni izvozni namembni kraj za kitajske proizvajalce izvoznike, za katere je trg Unije najprivlačnejša regija zaradi svoje velikosti, enostavnega dostopa, ravni cen in jasnega časovnega načrta za električna vozila, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1120 do 1123.

(1120) Kar zadeva velikost trga Unije, je bilo leta 2023 na trgu Unije registriranih 1 538 621 akumulatorskih električnih vozil, kar zajema 14,6 % vseh registriranih osebnih avtomobilov ([450]). Za primerjavo je v spodnji preglednici prikazana velikost trga akumulatorskih električnih vozil v drugih glavnih državah in delež akumulatorskih električnih vozil glede na skupno število registriranih osebnih avtomobilov.

([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

Preglednica 11

Trg akumulatorskih električnih vozil v tretjih državah

Država	Trg akumulatorskih električnih vozil 2023	% vseh registriranih osebnih avtomobilov
ZDA	1 118 286	7,2 %
Združeno kraljestvo	314 684	16,5 %
Južna Koreja	156 767	9,0 %
Norveška	104 589	82,4 %
Avstralija	87 217	7,25 %
Indija	82 336	1,6 %
Turčija	64 515	6,7 %
Švica	52 728	20,9 %
Japonska	43 991	1,7 %
Brazilija	19 309	0,9 %
Indonezija	17 062	2,2 %

Vir: *PwC - Strategy&, Electric Vehicle Sales Review Q4-2023 (Pregled prodaje električnih vozil, zadnje četrtletje 2023)* ([451])

(1121) Carinska dajatev EU (dajatev za države z največjimi ugodnostmi) za dostop do trga Unije znaša 10 %. Nasprotno pa za vse druge upoštevne trge veljajo velike uvozne ovire za uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske. Zlasti trg ZDA, ki je manjši od trga Unije, a še vedno predstavlja znaten trg z več kot milijonom akumulatorskih električnih vozil, registriranih leta 2023, je trenutno zaščiten s skupnimi dajatvami v višini 27,5 % (2,5-odstotna dajatev za države z največjimi ugodnostmi in 25-odstotna dajatev na podlagi oddelka 301 ([452])), ki se uporablja za uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske, pri čemer so bili maja 2024 objavljeni predlogi za zvišanje dajatve na podlagi oddelka 301 na 100 % od avgusta 2024 ([453]). Na drugi strani je Turčija poleg 10-odstotne dajatve za države z največjimi ugodnostmi uvedla 40-odstotno dodatno tarifno stopnjo za uvoz električnih vozil iz Kitajske ([454]), medtem ko ima Indija 70-odstotni uvozni davek na električna vozila s ceno 40 000 USD ali manj ([455]) in 100-odstotnega za vozila s ceno nad 40 000 USD ([456]). Januarja 2024 je Brazilija ponovno uvedla 10-odstotni davek na uvoz akumulatorskih električnih vozil, ki se bo julija 2024 povečal na 18 %, do julija 2026 pa na 35 % ([457]). Tako je trg Unije edini velik, premožen in zrel avtomobilski trg, odprt za kitajski uvoz.

([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) Kar zadeva cene istih vrst izdelka, so cene akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije znatno višje od cen akumulatorskih električnih vozil na kitajskem trgu in zato kitajskim proizvajalcem izvoznikom omogočajo, da ustvarijo večji dobiček. Marca 2024 je imel na primer eden najbolj prodajanih kitajskih avtomobilov, in sicer Atto 3 skupine BYD, na Kitajskem začetno maloprodajno ceno 15 358 EUR (119 800 CNY), medtem ko je bila njegova začetna maloprodajna cena v Nemčiji, ki je glavni evropski izvozni trg Kitajske, več kot dvakratna, in sicer je znašala 31 924 EUR (37 990 EUR z DDV) ([458])) ([459]). Podobno je bil od marca 2024 novi Polestar 4 družbe Geely na voljo na Kitajskem z izhodiščno ceno 38 331 EUR (299 000 CNY) brez popustov, v Nemčiji pa je njegova izhodiščna cena znašala 53 109 EUR (63 200 EUR z DDV) ([460]). Poleg tega se cene na Kitajskem znižujejo, kar kažejo nedavni primeri, v katerih se je cena Modela 3 družbe Tesla na Kitajskem od januarja znižala za več kot 4 500 USD, družba NIO pa je junija znižala svoje cene za 4 200 USD ([461]). Marca 2024 je skupina BYD prav tako znižala ceno svojega najcenejšega modela Seagull za 5 %. Leta 2023 je skupina BYD znižala ceno modela Yuan Plus (svojega najbolje prodajanega avtomobila, ki se v Uniji imenuje Atto 3) za 12 % na kitajskem trgu ([462]). Ta padec cen na Kitajskem je dodatna spodbuda za družbe, da povečajo svoj izvoz in se uveljavijo na novih trgih z višjimi ravnmi cen, kakršen je trg Unije.

(1123) Kar zadeva jasen časovni načrt za akumulatorska električna vozila v Uniji, je EU v nasprotju s trgi drugih tretjih držav določila zelo visok cilj glede števila registracij akumulatorskih električnih vozil. Tako bi do leta 2035 moralo 100 % novoregistriranih avtomobilov v Uniji (več kot 9 milijonov avtomobilov) biti brezemisijskih vozil, zlasti akumulatorskih električnih vozil, medtem ko je v ZDA ta cilj pri zgolj 50 %.

(1124) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1141 in 1142, Kitajska že ima presežno zmogljivost za vozila na pogon z novimi viri energije (akumulatorska električna vozila in priključni hibridi), ki jo bo v veliki meri uporabila za izvoz na trg Unije, ki je privlačnejši od trgov drugih tretjih držav.

(1125) Poleg tega je bilo med preiskavo na trgu Unije prisotnih vsaj 14 kitajskih proizvajalcev izvoznikov, kot so Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (z blagovnima znamkama Dongfeng in Voyah), Geely ([463]) (z blagovnimi znamkami Polestar, Zeeker in Lotus), Great Wall Motors (z blagovno znamko Ora), Hongqi, JAC (z blagovnima znamkama JAC in DR), SAIC (z znamkama MG in Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell in Zhidou ([464]). Tržni delež teh kitajskih proizvajalcev izvoznikov se je povečal z 1,9 % leta 2020 na 7,3 % v obdobju preiskave, kot je pojasnjeno v preglednici 12.

(1126) Po obdobju preiskave je veliko kitajskih proizvajalcev izvoznikov napovedalo, da nameravajo na trg Unije uvesti več novih modelov akumulatorskih električnih vozil ter v kratkem povečati svojo prisotnost na trgu Unije z vstopom na trg več držav članic EU. Te napovedi jasno kažejo, da imajo kitajski proizvajalci izvozniki interes za trg Unije. Na primer ([465]) družba Xpeng Inc, ki je že prisotna na Nizozemskem, namerava leta 2024 vstopiti na nemški in francoski trg ([466]). Luksuzna znamka družbe Dongfeng Voyah, ki je že prisotna na Finskem, namerava vstopiti na španski in portugalski trg leta 2024 ter morda tudi na nemški, francoski in italijanski trg ([467]). Družba Grand Wall Motor načrtuje razširitev svoje prisotnosti v Uniji na sedem dodatnih držav, poleg Nemčije so to Italija, Španija, Portugalska, Nizozemska, Belgija, Luksemburg in Avstrija ([468]). Zeekr, vrhunska blagovna znamka družbe Geely, je od konca leta 2023 na Nizozemskem začela prodajati tudi blagovno znamko Zeekr 001 ([469]).

([458]) Davek na dodano vrednost.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ in https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ in 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]) Blagovna znamka Volvo družbe Geely se v obravnavanem obdobju ni uvažala iz Kitajske.
([464]) Seznam ni popoln.
([465]) Seznam primerov ni izčrpen.
([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) Poleg tega je skupina BYD uvedla šesti model akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije, tj. model Seal U, poleg modelov Atto 3, Dolphine, Seal, Han in Tang ([470]). Leta 2025 namerava v Uniji uvesti tudi model IM L6 ([471]). NIO namerava leta 2025 v Evropi uvesti cenejšo podznamko z imenom Firefly ([472]). Kitajski proizvajalec vrhunskih električnih vozil Human Horizons je pod svojo znamko HiPhi napovedal evropsko ceno svojih modelov in leta 2023 začel sprejemati prednaročila s cenami več kot 100 000 EUR v Nemčiji ([473]). Poleg tega je družba BYD navedla, da namerava znatno povečati svoj tržni delež na trgu Unije s sedanjih 1,1 % na 5 % do leta 2025 ([474]).

(1128) Poleg tega skupina Transport & Environment ([475]) ocenjuje, da bo tržni delež kitajskih blagovnih znamk in evropskih blagovnih znamk, ki so jih kupila kitajska podjetja, leta 2024 dosegel 11 %, leta 2025 14 %, do leta 2027 pa 20 % ([476]).

(1129) Glede na politiko kitajske vlade, ki kitajske proizvajalce spodbuja k izvozu akumulatorskih električnih vozil, veliko privlačnost trga Unije, ogromno presežno zmogljivost na Kitajskem in znatne velike proste zmogljivosti ter dejstvo, da se je obseg uvoza akumulatorskih električnih vozil iz LRK od leta 2020 znatno povečal, je verjetno, da se bo tak uvoz v bližnji in daljni prihodnosti še naprej znatno povečeval. To povečanje bo zajemalo predvsem kitajske domače blagovne znamke in evropske blagovne znamke, ki so jih kitajske družbe kupile na račun industrije Unije, ki bo verjetno še naprej izgubljala svoj tržni delež.

Verjeten razvoj tržnih deležev kitajskega uvoza na trgu Unije

(1130) Zbornica CCCME je trdila, da bi bilo treba za oceno obsega kitajskega uvoza akumulatorskih električnih vozil in verjetnosti, da se bo ta uvoz v prihodnosti povečal, oceniti ves uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske in posebej lasten uvoz akumulatorskih električnih vozil industrije Unije.

(1131) Predmet sedanje preiskave je ves subvencionirani uvoz akumulatorskih električnih vozil s kitajskim poreklom, ne glede na lastništvo določene družbe. V odgovor na to trditev je Komisija razčlenila celoten uvoz iz Kitajske na uvoz kitajskih izvoznikov, povezanih s proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem Unije (Renault, BMW in Mercedes-Benz), ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije, uvoz družbe Tesla in ves drugi kitajski uvoz, kot so evropske blagovne znamke, ki so jih v preteklosti kupile kitajske družbe (Polestar in MG), kitajski proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem (BYD, Chery, Dongfeng itd.) in zagonska podjetja kitajskih električnih vozil (NIO, Xpeng itd.).

(1132) Tržni delež uvoza kitajskih proizvajalcev izvoznikov, povezanih z industrijo Unije, in vsega drugega kitajskega uvoza na podlagi registracije se je gibal, kot sledi:

Preglednica 12a

Razčlenitev tržnega deleža kitajskega uvoza

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Tržni delež uvoza kitajskih proizvajalcev izvoznikov, povezanih s proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem Unije, ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7–5,7] % ([1])
Družba 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]) Strokovna skupina, ki se zavzema za čist in trajnostni promet za vse.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Tržni delež vsega drugega kitajskega uvoza	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Niti EEA niti družba S&P Global Mobility ne poročata o izvoru akumulatorskih električnih vozil. Zaradi tega je Komisija za razlikovanje med količino akumulatorskih električnih vozil modelov skupine Tesla, uvoženih iz Kitajske, in tistih, proizvedenih v Uniji, uporabila izpolnjen vprašalnik izvoznikov, ki ga je predložila družba Tesla v zvezi z zahtevkom za individualno preiskavo, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi (183). Poleg tega ustrezni podatki za obdobje preiskave niso javno dostopni, zato je Komisija informacije o tržnem deležu družbe Tesla predstavila v razponih. Da bi Komisija zaščitila zaupnost podatkov družbe Tesla, je morala tudi ustrezne podatke za uvoz kitajskih proizvajalcev izvoznikov, povezanih s proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem Unije, ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, navesti v razponih, saj bi se sicer podatki družbe Tesla lahko izračunali z odbitkom. Komisija bo točne podatke zagotovila v dokončni uredbi, ko bodo potrebni podatki javno dostopni.

Vir: *EEA in družba S&P Global Mobility*.

(1133) Iz zgornje preglednice je razvidno, da se je tržni delež uvoza proizvajalcev originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem Unije, ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, med letoma 2020 in 2021 sicer povečal, od leta 2021 do obdobja preiskave ostal razmeroma stabilen in znašal [4,7–5,7] % v obdobju preiskave in je zato nižji od tržnega deleža vsega drugega kitajskega uvoza, ki se je z 1,9 % leta 2020 povečal na 7,3 % v obdobju preiskave.

(1134) Komisija je določila tudi kitajski uvoz na četrtletni osnovi v obdobju preiskave, kar je prikazano v spodnji preglednici.

Preglednica 12b

Razčlenitev tržnega deleža kitajskega uvoza

	Obdobje preiskave			
	Oktober–december 2022	Januar–marec 2023	April–junij 2023	Julij–september 2023
Tržni delež uvoza kitajskih proizvajalcev izvoznikov, povezanih s proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem Unije, ki prehajajo na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil	[4,2–5,8] %	[4,3–5,9] %	[3,8–5,3] %	[5,6–6,8] %
Družba Tesla	[10,6–12,2] %	[12,8–14,4] %	[8,9–10,4] %	[6,6–7,8] %
Tržni delež vsega drugega kitajskega uvoza	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Vir: *S&P Global Mobility*.

(1135) Iz zgornje preglednice je razvidno, da se je v obdobju preiskave tržni delež vsega drugega kitajskega uvoza na četrtletni ravni povečal v treh od štirih četrtletij, in sicer s 6,8 % v prvem četrtletju na 8,8 % v četrtem četrtletju, in je presegal tržni delež uvoza proizvajalcev originalne opreme vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem Unije, ki so v obdobju preiskave prešli na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, saj je njihov tržni delež v obdobju preiskave znašal [5,6–6,8] %.

(1136) V nasprotju z velikim številom napovedi kitajskih proizvajalcev izvoznikov, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1126 in 1127, proizvajalci originalne opreme vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem Unije, ki so prešli na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, niso napovedali večjih načrtov za uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske. Večina teh proizvajalcev ima en model ali blagovno znamko akumulatorskih električnih vozil, ki se uvaža iz Kitajske v znatno manjšem obsegu v primerjavi z njihovo proizvodnjo v Uniji.

Družba BMW je na primer napovedala, da bo svoj model akumulatorskih električnih vozil iX3, ki ga je v obravnavanem obdobju uvažala iz Kitajske, leta 2025 nehala uvažati iz Kitajske ([477]). Skupina BMW namerava iz Kitajske uvoziti blagovno znamko MINI Cooper ([478]), skupina Mercedes-Benz blagovno znamko Smart, skupina Volkswagen blagovno znamko Cupra, skupina Renault pa model Dacia Spring. Tržni delež tega uvoza je od leta 2021 razmeroma stabilen in pričakuje se, da se v zelo kratkem času in v bližnji prihodnosti ne bo bistveno povečal.

(1137) Prav tako se ne pričakuje, da bi se znatno povečal uvoz družbe Tesla iz Kitajske, saj ima družba Tesla zelo majhno prosto proizvodno zmogljivost, če jo sploh ima. Po javnih informacijah naj bi družba Tesla povečala svojo proizvodno zmogljivost na Kitajskem. Vendar se zdi, da družba Tesla še ni prejela potrebnih regulativnih odobritev, in ni jasno, ali jih bo prejela ([479]).

(1138) Iz tega je razvidno, da se bodo v bližnji prihodnosti verjetno povečali predvsem tržni deleži kitajskih blagovnih znamk. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

5.4. Zadostne prosto razpoložljive zmogljivosti in absorpcijska sposobnost trgov tretjih držav

(1139) Kitajska vlada ni predložila seznama proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem. Zato je morala Komisija v zvezi s tem uporabiti javno dostopne informacije. Po podatkih družbe Bloomberg je bilo leta 2023 na Kitajskem približno 100 kitajskih proizvajalcev električnih avtomobilov, kar je manj kot leta 2019, ko jih je bilo približno 500 ([480]).

(a) *Proizvodna zmogljivost in prosta zmogljivost na Kitajskem*

(1140) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 49, je v preiskavi 21 kitajskih skupin proizvajalcev izvoznikov predložilo izpolnjen obrazec za vzorčenje. V skladu z odgovori, kot je prikazano v preglednici 13, sta zmogljivost in prosta zmogljivost navedenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov v obravnavanem obdobju naraščali. V obdobju preiskave je njihova prosta zmogljivost dosegla skoraj 2,3 milijona akumulatorskih električnih vozil, kar je 1,5-kratnik skupne dejanske potrošnje akumulatorskih električnih vozil v Uniji v istem obdobju, in je znašala 1 519 082 kosov, kot je prikazano v preglednici 1.

Preglednica 13

Proizvodnja in zmogljivost sodelujočih kitajskih proizvajalcev izvoznikov

Enote	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Proizvodnja	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeks	*100*	*320*	*650*	*792*
Zmogljivost	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeks	*100*	*145*	*227*	*288*
Prosta zmogljivost	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeks	*100*	*92*	*100*	*137*
Stopnja izkoriščenosti zmogljivosti	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeks	*100*	*221*	*286*	*275*

Vir: Izpolnjeni obrazci za vzorčenje, ki so jih predložili kitajski proizvajalci izvozniki.

([477]) https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/
([478]) https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/
([479]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter
([480]) https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019

(1141) Vendar so podatki o proizvodnji, zmogljivosti in prosti zmogljivosti, ki temeljijo na sodelujočih proizvajalcih izvoznikih, nepopolni. Informacije, ki jih je objavilo kitajsko združenje proizvajalcev avtomobilov (CAAM), kažejo, da je skupna proizvodnja akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem znašala 5,8 milijona, kot je navedeno v uvodni izjavi 1144. Ob predpostavki, da so imeli kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil, ki niso sodelovali v preiskavi, enako stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti kot sodelujoči kitajski proizvajalci izvozniki, je skupna zmogljivost proizvodnje akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem znašala 9,18 milijona enot, prosta zmogljivost pa 3,34 milijona enot, kar je 2,2-kratnik potrošnje akumulatorskih električnih vozil v Uniji v obdobju preiskave.

(1142) Ker lahko proizvajalec avtomobilov na istih proizvodnih linijah proizvaja tako avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem kot akumulatorska električna vozila, je Komisija na podlagi javno dostopnih informacij preučila tudi skupno proizvodno zmogljivost za osebne avtomobile na Kitajskem. V članku, ki ga je objavila družba China Daily, je navedeno, da je po navedbah kitajskega združenja za osebne avtomobile proizvodna zmogljivost za vozila na pogon z novimi viri energije in osebne avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem leta 2021 znašala 40,89 milijona enot ([481]). Poleg tega je tiskovna agencija Reuters v enem od člankov navedla, da je po navedbah kitajskega združenja za osebne avtomobile skupna proizvodna zmogljivost za osebna vozila (vozila na pogon z novimi viri energije in vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem) konec leta 2022 znašala 43 milijonov, stopnja izkoriščenosti obratov pa 54,5 % ([482]). Torej je prosta zmogljivost za osebna vozila na Kitajskem znašala 23,4 milijona enot. Ta prosta zmogljivost se lahko uporabi za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil za trg Unije.

(1143) Poleg tega se je poročalo tudi o tem, da se kitajska vlada zaveda obstoja presežne zmogljivosti za osebna vozila in je uvedla strožji režim izdajanja dovoljenj za regulativne odobritve, kar vpliva na družbe, ki vzpostavljajo novo proizvodnjo električnih vozil na Kitajskem ([483]). Kljub temu se na Kitajskem še vedno vzpostavljajo novi proizvajalci akumulatorskih električnih vozil, kot je kitajski proizvajalec pametne potrošniške elektronike Xiaomi ([484]).

(b) *Proizvodnja na Kitajskem*

(1144) Po podatkih združenja CAAM ([485]) se proizvodnja akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem znatno povečuje. Kot je prikazano v preglednici 14, je bilo tako v obdobju preiskave na Kitajskem proizvedenih 5 836 000 akumulatorskih električnih vozil, kar je za 489 % več kot leta 2020, ko je bilo proizvedenih 991 000 akumulatorskih električnih vozil.

Preglednica 14

Skupna proizvodnja akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem

Enote	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Proizvodnja akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indeks	*100*	*279*	*518*	*589*

Vir: *CAAM.*

(c) *Povpraševanje na Kitajskem*

(1145) Skupna prodaja osebnih avtomobilov na Kitajskem je leta 2023 znašala 26,06 milijona enot ([486]). V letu 2024 naj bi se prodaja osebnih vozil v primerjavi z letom 2023 povečala za 3,1 % na 26,8 milijona enot ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

(1146) Leta 2023 je skupna prodaja osebnih vozil na pogon z novimi viri energije (akumulatorskih električnih vozil in priključnih hibridov) na Kitajskem znašala 9,49 milijona enot ([488]). Leta 2024 naj bi se prodaja vozil na pogon z novimi viri energije v primerjavi z letom 2023 povečala za 20 % ([489]) in tako dosegla 11,4 milijona enot.

(1147) Kot je pojasnjeno v spodnji preglednici, je prodaja akumulatorskih električnih vozil (registracije) v obdobju preiskave zajemala več kot 5 milijonov enot. Poleg tega je bilo na podlagi podatkov združenja CAAM približno 87 % proizvedenih akumulatorskih električnih vozil prodanih in registriranih na Kitajskem.

Preglednica 15

Skupno povpraševanje na Kitajskem

Enote	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Registracije akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeks	*100*	*294*	*467*	*547*

Vir: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles in Inside EVs, China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023 (Prodaja električnih avtomobilov na Kitajskem je leta 2023 dosegla nov rekord 8 milijonov)* ([490])

(1148) 20-odstotno povečanje trga akumulatorskih električnih vozil na Kitajskem leta 2024 pomeni 6,1 milijona akumulatorskih električnih vozil, čeprav zmogljivost znaša več kot 9 milijonov akumulatorskih električnih vozil. Komisija je zato začasno sklenila, da domači trg na Kitajskem ne bi mogel absorbirati njene velike proste zmogljivosti.

(d) *Izvoz Kitajske in razpoložljivost drugih izvoznih trgov*

(1149) Na podlagi uradnih carinskih statističnih podatkov kitajskih organov je Kitajska v obdobju preiskave izvozila 1 471 136 akumulatorskih električnih vozil (kar je 659-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2020), od tega je bilo 486 550 akumulatorskih električnih vozil izvoženih v Unijo, kar je 1 343-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2020.

Preglednica 16

Izvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Celoten kitajski izvoz	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeks	*100*	*258*	*487*	*759*
Kitajski izvoz v Unijo	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeks	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% kitajskega izvoza v Unijo v primerjavi s skupnim izvozom	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Vir: *GTA.*

(1150) Iz zgornje preglednice je razvidno, da je trg Unije glavni namembni kraj izvoza za kitajske proizvajalce izvoznike, saj predstavlja 33,1 % skupnega kitajskega izvoza akumulatorskih električnih vozil. Druge namembne države so Združeno kraljestvo (10 % skupnega kitajskega izvoza), Tajska (9 % skupnega kitajskega izvoza), Filipini (7 % skupnega kitajskega izvoza) in Avstralija (6 % skupnega kitajskega izvoza).

([488]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html

([489]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

([490]) https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037%25%20market%20share.

(1151) Delež akumulatorskih električnih vozil, izvoženih v Unijo, v skupnem kitajskem izvozu se je povečal s 17,4 % leta 2020 na 33,1 % v obdobju preiskave. Čeprav se je skupni kitajski izvoz akumulatorskih električnih vozil v obravnavanem obdobju povečal za več kot šestkrat, se je izvoz v Unijo povečal bistveno hitreje, in sicer za več kot desetkrat v istem obdobju.

(1152) Kot je prikazano v uvodni izjavi 1120 in preglednici 11 sta trg ZDA in trg Unije največja trga za osebne avtomobile za Kitajsko, pri čemer je trg ZDA zaščiten pred uvozom kitajskih akumulatorskih električnih vozil z visokimi uvoznimi dajatvami, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1121. Drugi trgi, kot so Združeno kraljestvo, Japonska in Koreja, so v primerjavi s trgom Unije razmeroma majhni, kot je prikazano v preglednici 11, zato je absorpcijska sposobnost trgov teh tretjih držav omejena. Nazadnje, trgi drugih tretjih držav, kot sta ZDA in Turčija, imajo tudi vzpostavljene trgovinske ovire za uvoz kitajskih akumulatorskih električnih vozil, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1121.

(e) *Sklep*

(1153) Ob upoštevanju navedenega je Komisija sklenila, da bodo znatne količine obstoječe presežne proizvodne zmogljivosti akumulatorskih električnih vozil v naslednjih mesecih in letih še naprej usmerjene na trg Unije. Glede na obstoječo presežno zmogljivost in nezadostno absorpcijsko sposobnost trgov tretjih držav ali domačega trga na Kitajskem je verjetno, da se bo subvencioniran kitajski izvoz v Unijo še naprej znatno povečeval.

5.5. Raven cene subvencioniranega uvoza

(1154) Akumulatorska električna vozila iz Kitajske, ki so prišla na trg Unije v obdobju preiskave, so bila uvožena po znatno nižjih cenah, kot jih je zaračunavala industrija Unije. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1029, je Komisija določila tehtane povprečne stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen za obdobje preiskave v višini 12,7 % na podlagi analize za vsako vrsto posebej na isti ravni trgovine. Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1033, je bila prodajna cena vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov za 30 % nižja od tehtanih povprečnih proizvodnih stroškov industrije Unije.

(1155) Ob upoštevanju narave trga Unije, ki je zelo pregleden in cenovno občutljiv, se bo raven cen subvencioniranega uvoza, katerega obseg bo vse večji, verjetno še bolj uveljavila na trgu Unije in še naprej ustvarjala znaten cenovni pritisk na proizvajalce Unije v času, ko je industrija Unije še posebno ranljiva, saj trg prehaja s proizvodnje vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil.

(1156) Poleg tega je Komisija ugotovila obstoj oviranja dviga cen. Industrija Unije je v obravnavanem obdobju dejansko prodajala po ceni, nižji od stroškov proizvodnje. Zaradi znatnega cenovnega pritiska, ki ga je povzročil subvencionirani uvoz po nizkih cenah iz LRK, industrija Unije ni mogla zvišati prodajnih cen, da bi dosegla dobičkonosnost, kar je povzročilo izgube.

5.6. Raven zalog

(1157) Raven zalog vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov je podrobno opisana v uvodni izjavi 1017, iz katere je razvidno, da so imeli kitajski proizvajalci izvozniki ob koncu obdobja preiskave znatne zaloge akumulatorskih električnih vozil v Uniji (4,3 % potrošnje na trgu Unije (registracije) v obdobju preiskave ali približno 19 % števila registracij po uvozu iz Kitajske). Tako velike količine razpoložljivih akumulatorskih električnih vozil so očitno namenjene predvsem za prodajo na trgu Unije.

(1158) V medijih se je tudi poročalo, da se zaradi logističnih težav pri nadaljnjem prevozu v skladiščih v pristaniščih Unije kopičijo akumulatorska električna vozila, uvožena iz Kitajske ([491]). Poleg tega se je maja 2024 poročalo o znatnih zalogah kitajskih akumulatorskih električnih vozil skupin SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda in Hongqi v belgijskih pristaniščih (130 000 akumulatorskih električnih vozil) ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P., in Li, G., *European ports turned into ‚car parks' as vehicle imports pile up* (Evropska pristanišča se spreminjajo v parkirišča nakopičenih uvoženih avtomobilov), Financial Times, 9. april 2024, https://on.ft.com/43OrRc7.

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers

(1159) Razpoložljivost teh zalog kaže, da obstaja neposredna grožnja škode za proizvajalce Unije.

5.7. **Predvidljivost in neizbežnost spremembe okoliščin**

(1160) Člen 8(8) osnovne uredbe določa: „Sprememba okoliščin, ki bi povzročila razmere, v katerih bi subvencija povzročila škodo, mora biti jasno predvidena in neizogibna“.

(1161) Za obdobje preiskave so bili vsi navedeni dejavniki analizirani in preverjeni.

(1162) V obravnavanem obdobju se je količina kitajskega uvoza eksponentno povečala, in sicer za več kot petkrat v primerjavi z začetkom obravnavanega obdobja. Ta uvoz je izvajal znaten cenovni pritisk, kar se je pokazalo v nelojalnem nižanju prodajnih cen in ugotovljenem oviranju dviga cen. Medtem ko je potrošnja naraščala, so se zaradi subvencioniranega uvoza iz Kitajske tržni deleži industrije Unije v celotnem obravnavanem obdobju stalno zmanjševali in v obdobju preiskave dosegli najnižjo točko. To je začelo ovirati postopen prehod z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, zlasti v obdobju preiskave. Dobičkonosnost, donosnost naložb in denarni tok so se v obdobju preiskave poslabšali.

(1163) Če se bo ta trend nadaljeval, industrija Unije ne bo mogla povečati svoje proizvodnje akumulatorskih električnih vozil, kar bi bilo potrebno zaradi prehoda trga Unije z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, njen položaj pa se bo takoj spremenil v znatno škodo. Nadalje, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1126 in 1127, je kitajska prosta zmogljivost za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil vsaj 2,2-krat večja od potrošnje Unije in je ne more absorbirati domače kitajsko povpraševanje, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1148, niti je ne morejo absorbirati drugi večji kitajski izvozni trgi zaradi visokih vstopnih ovir in svoje velikosti, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1120 in 1121. Poleg tega dokazi kažejo, da nameravajo kitajski proizvajalci izvozniki v bližnji prihodnosti še povečati svojo prisotnost na trgu v ključnih državah EU, tudi z dajanjem novih modelov na trg. Nazadnje tudi kitajska politika spodbuja nadaljnje neizogibno povečanje izvoza.

(1164) Navedena dejstva in elementi kažejo, da se bo subvencionirani uvoz še povečal in da je zato škoda za industrijo Unije zelo verjetno neposredna.

5.8. **Trditve strank**

(1165) Družba 24 je trdila, da se pričakuje, da bo več proizvajalcev Unije v naslednjih letih ponudilo cenovno dostopnejše modele akumulatorskih električnih vozil, zato bo močnejša prisotnost proizvajalcev Unije v segmentih z nižjimi cenami povzročila negativen pritisk na morebitno povečanje tržnega deleža kitajskih proizvajalcev. Poleg tega je družba 24 trdila, da bo proizvajalcem Unije v tem procesu pomagala tradicionalna konkurenčna prednost, ki jo je industrija ustvarila v več desetletjih uspešne konkurence na trgu osebnih vozil v Uniji in na svetovni ravni. Družba 24 je navedla tudi, da so na industrijo osebnih vozil močno vplivali dejavniki, kot so blagovna znamka in zvestoba ter vrednost pri nadaljnji prodaji, in da so ti dejavniki že dolgo pomembna ovira za kitajske udeležence, ki vstopajo na trg Unije, in bodo ostali tudi v prihodnje. Družba 24 je prav tako trdila, da ima industrija Unije v nasprotju s kitajskimi proizvajalci izvozniki močan položaj na trgu Unije v smislu distribucijskih mrež in poprodajnih storitev, kar olajšuje prodajo na trgu Unije.

(1166) Industrija Unije namerava uvesti več modelov akumulatorskih električnih vozil za trg Unije po različnih cenah, vendar se pričakuje, da se bodo kitajski proizvajalci izvozniki prilagodili tem novim modelom akumulatorskih električnih vozil in ponudili podobna akumulatorska električna vozila po še nižjih cenah, podobno kot se je zgodilo v obdobju preiskave, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1029. V uvodni izjavi 1037 je pojasnjeno, da je imela industrija Unije tradicionalno konkurenčno prednost na trgu vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem. Kitajski proizvajalci vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na trgu Unije v preteklosti niso bili uspešni, saj so bila vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki so jih proizvedli proizvajalci Unije, tehnološko naprednejša in so dosegala višji standard kot kitajska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, zlasti na področju varnosti. Vendar so razmere v industriji akumulatorskih električnih vozil drugačne, saj so proizvajalci Unije še vedno v zgodnjih fazah razvoja tehnologije akumulatorskih električnih vozil, na Kitajskem pa se je ta tehnologija začela razvijati že pred več leti in je medtem dobro napredovala. Kar zadeva zvestobo strank in blagovne znamke, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1037, je hitra rast družbe Tesla jasen primer, da ima vrednost ali nizka vrednost blagovne znamke, ki temelji na avtomobilih z motorjem z notranjim zgorevanjem, majhen

vpliv na uspeh in moč oblikovanja cen na trgu akumulatorskih električnih vozil. Zlasti glede na cilj EU, da se vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem do leta 2035 nadomestijo z akumulatorskimi električnimi vozili, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1222, je zelo verjetno, da bodo potrošniki v srednjem in nižjem segmentu prešli na kitajska akumulatorska električna vozila po nižjih cenah. Kar zadeva distribucijo, Kitajska trenutno vzpostavlja distribucijske mreže, uporablja pa tudi spletno prodajo, kar se je že pri družbi Tesla izkazalo za uspešno strategijo. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

5.9. **Sklep**

(1167) Glede na analizo vseh zgoraj navedenih dejstev in dokazov je Komisija sklenila, da obstaja jasno predvidljiva in neposredna grožnja znatne škode za industrijo Unije.

(1168) Industrija Unije v sedanjih razmerah ne more zagotoviti zadostne prodaje, da bi pokrila visoke naložbe, potrebne na trgu v prehodu, njen položaj pa se bo verjetno še poslabšal zaradi nadaljnjega subvencioniranega uvoza akumulatorskih električnih vozil iz LRK, ki se stalno znatno povečuje ter nelojalno znižuje cene in ovira dvig cen, in zaradi usmeritve kitajske vlade na trg Unije, ki je edini večji odprti svetovni trg. Ta neposredna uresničitev znatne škode bo dodatno ogrozila povečanje proizvodnje in prodaje akumulatorskih električnih vozil industrije Unije, ki je potrebno zaradi prehoda trga Unije z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila.

(1169) Poleg tega je sprememba okoliščin, ki bi sicer povzročile tako neposredno uresničitev škode za industrijo Unije, jasna. V skladu z navedbami iz uvodnih izjav 1157 in 1158 imajo kitajski proizvajalci izvozniki velike količine zalog takoj dostopnih akumulatorskih električnih vozil v Uniji, ki so očitno namenjena prodaji na trgu Unije. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1126 in 1127, je poleg tega po obdobju preiskave veliko kitajskih proizvajalcev izvoznikov napovedalo, da nameravajo na trgu Unije uvesti več novih modelov akumulatorskih električnih vozil ter v kratkem povečati svojo prisotnost na trgu Unije z vstopom na trg več držav članic EU. Te napovedi jasno kažejo, da imajo kitajski proizvajalci izvozniki interes za trg Unije. Zelo verjetno je, da bodo ti elementi industriji Unije povzročili znatne izgube, če ne bodo sprejeti izravnalni ukrepi. Ta dejstva bodo neizogibno povzročila znatno škodo, kar jasno kaže sprememba trenda dobičkonosnosti, ki se je za industrijo Unije ob koncu obravnavanega obdobja začel slabšati, poleg tega pa so se v obravnavanem obdobju tudi stalno zmanjševali tržni deleži. Vsi ti elementi podpirajo začasno ugotovitev, da obstaja grožnja škode v skladu s členom 8(8) osnovne uredbe.

6. **VZROČNA ZVEZA**

6.1. **Učinki subvencioniranega uvoza**

(1170) Kot je prikazano v preglednicah 2a in 2b, se je z uvozom kitajskih akumulatorskih električnih vozil in njihovo registracijo po uvozu v obravnavanem obdobju znatno povečal tržni delež tega uvoza v Uniji. V navedenem obdobju se je tržni delež uvoza povečal s 3,9 % leta 2020 na 25,0 % v obdobju preiskave, medtem ko se je kitajski delež registracij povečal s 3,5 % na 22,8 %.

(1171) Komisija je v uvodnih izjavah 1023 do 1032 dokazala, da je kitajski uvoz v obdobju preiskave nelojalno nižal prodajne cene industrije Unije za najmanj 12,7 %. Komisija je ugotovila tudi, da je kitajski uvoz v obravnavanem obdobju oviral dvig cen industrije Unije.

(1172) Industrija Unije je zaradi znatnega povečanja subvencioniranega uvoza kitajskih akumulatorskih električnih vozil po cenah, nižjih od cen industrije Unije, v obdobju preiskave izgubljala tržni delež in ni mogla prodajati niti po cenah, ki bi ji omogočile vsaj kritje stroškov. Zato je Komisija sklenila, da ta subvencionirani uvoz negativno vpliva na položaj industrije Unije.

(1173) Poleg tega, kot je opisano v oddelku 5, obstajajo številni dejavniki, ki dokazujejo, da kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil pomenijo vse večjo grožnjo škode za industrijo Unije. Kitajski proizvajalci akumulatorskih električnih vozil imajo v Uniji velike zaloge akumulatorskih električnih vozil, ki so namenjena za prodajo na trgu Unije. Poleg tega ima Kitajska znatno in vse večjo prosto zmogljivost, ki je na voljo za izvoz. Kot je prikazano v uvodni izjavi 1121, so ZDA, ki so edini drugi večji izvozni trg za Kitajsko, uvedle ukrepe, ki bodo nedvomno preprečevali povečanje uvoza. Zato je Unija postala najprivlačnejša destinacija za kitajski izvoz.

(1174) Poleg tega je jasno, da se bo povečanje izvoza v Unijo nadaljevalo in v bližnji prihodnosti še povečalo, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1111 do 1138. To neizogibno povečanje izvoza v Unijo bo dodatno škodovalo zmožnosti industrije Unije, da bi povečala obseg prodaje, ohranila svoj tržni delež in zavarovala svoje naložbe z omogočanjem pravične donosnosti naložb.

(1175) Zato je Komisija začasno sklenila, da subvencionirani uvoz kitajskih akumulatorskih električnih vozil pomeni grožnjo znatne škode za industrijo Unije.

6.2. **Drugi znani dejavniki**

(1176) V skladu s členom 8(6) osnovne uredbe je Komisija preučila tudi, ali lahko drugi znani dejavniki, posamično ali skupaj, prekinejo vzročno zvezo med subvencioniranim uvozom in grožnjo škode, za katero je bilo začasno ugotovljeno, da obstaja, tako da taka zveza ne bi bila več resnična in bistvena.

6.2.1. *Uvoz iz tretjih držav*

(1177) Poleg uvoza iz Kitajske je v obdobju preiskave uvoz iz Južne Koreje, Združenega kraljestva, Mehike, Japonske in Združenih držav Amerike presegal 1 %. Količina uvoza in tržni deleži ter povprečne uvozne cene iz teh tretjih držav so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 17

Uvoz iz tretjih držav

Država		2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Južna Koreja	Količina (v kosih)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeks	*100*	*126*	*111*	*160*
	Tržni delež	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeks	*100*	*78*	*53*	*53*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeks	*100*	*108*	*117*	*128*
Združeno kraljestvo	Količina (v kosih)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeks	*100*	*197*	*244*	*395*
	Tržni delež	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeks	*100*	*121*	*117*	*132*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeks	*100*	*97*	*97*	*96*

Država		2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Mehika	Količina (v kosih)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeks	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Tržni delež	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeks	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeks	*100*	*91*	*92*	*100*
Japonska	Količina (v kosih)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeks	*100*	*81*	*188*	*483*
	Tržni delež	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeks	*100*	*49*	*90*	*161*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeks	*100*	*119*	*157*	*156*
ZDA	Količina (v kosih)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeks	*100*	*50*	*7*	*35*
	Tržni delež	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeks	*100*	*31*	*4*	*12*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeks	*100*	*93*	*219*	*192*
Druge države	Količina (v kosih)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeks	*100*	*157*	*272*	*184*
	Tržni delež	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeks	*100*	*96*	*130*	*61*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeks	*100*	*68*	*87*	*131*
Skupno vse države, razen LRK	Količina (v kosih)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeks	*100*	*119*	*102*	*166*
	Tržni delež	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeks	*100*	*73*	*49*	*55*
	Povprečna cena (v EUR/kos)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeks	*100*	*105*	*114*	*123*

Vir: *Carinski podatki držav članic.*

(1178) Uvoz iz Južne Koreje se je v obravnavanem obdobju povečal s približno 56 000 na približno 90 000, vendar se je njegov tržni delež zmanjšal z 10,2 % leta 2020 na 5,5 % v obdobju preiskave. Poleg tega so se povprečne uvozne cene zvišale in so bile v povprečju višje od kitajske uvozne cene.

(1179) Uvoz iz Združenega kraljestva se je v obravnavanem obdobju povečal s približno 20 000 na približno 77 000. Čeprav se je njegova povprečna cena v tem obdobju nekoliko znižala, je njegov tržni delež ostal razmeroma stabilen in se v obravnavanem obdobju ni povečal nad 5 %. Povprečna uvozna cena iz Združenega kraljestva je bila v letih 2020 in 2022 nekoliko nižja od uvozne cene iz Kitajske (3,0 % oziroma 0,1 %), leta 2021, v obdobju preiskave pa je bila višja od kitajskih uvoznih cen (7,8 % oziroma 4,0 %).

(1180) Uvoz iz Mehike, Japonske in ZDA je v obdobju preiskave znašal manj kot 2 % tržnega deleža. Poleg tega so bile povprečne uvozne cene, razen za Japonsko v letih 2020 in 2021, v obravnavanem obdobju bistveno višje od povprečne uvozne cene kitajskega uvoza.

(1181) Uvoz iz vseh drugih držav je bil zanemarljiv.

(1182) Komisija je na podlagi zgornje analize začasno sklenila, da uvoz iz drugih tretjih držav ni oslabil vzročne zveze med subvencioniranim uvozom in grožnjo škode za industrijo Unije v obdobju preiskave.

6.2.2. *Izvozna učinkovitost industrije Unije*

(1183) Izvozna učinkovitost industrije Unije se je gibala na naslednji način:

Preglednica 18

Izvozna učinkovitost industrije Unije

	2020	2021	2022	Obdobje preiskave
Obseg izvoza (v kosih)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeks	*100*	*153*	*239*	*333*
Cene izvoza	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeks	*100*	*95*	*113*	*112*

Vir: *Eurostat (oznaka KN 8703 80 10).*

(1184) Raven izvoza akumulatorskih električnih vozil industrije Unije se je v obravnavanem obdobju povečala za 233 %. Ta stopnja povečanja je bila višja kot pri prodaji industrije Unije na trgu Unije, kot je prikazano v preglednici 5.

(1185) Povprečna izvozna cena industrije Unije je bila višja od proizvodnih stroškov, kot je prikazano v preglednici 7.

(1186) Zato je bilo začasno sklenjeno, da izvoz industrije Unije ni zmanjšal vzročne zveze med subvencioniranim uvozom in ugotovljeno grožnjo škode.

6.2.3. *Dejavniki, povezani s povpraševanjem*

(1187) Ključni dejavniki, ki vplivajo na povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih, vključujejo čas polnjenja, razpoložljivost polnilne infrastrukture, s tem povezano vprašanje strahu pred premajhnim dosegom in predpise o emisijah ogljika iz vozil, kot je navedeno v uvodni izjavi 1223.

(1188) Med prodajo akumulatorskih električnih vozil in njihovo polnilno zmogljivostjo obstaja pozitivna korelacija, tako da je polnilna zmogljivost ključen element, ki prispeva k povečanju prodaje akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije.

(1189) Družba 24 je trdila, da je bila nezadostna javna polnilna infrastruktura še vedno glavna ovira za širšo uporabo akumulatorskih električnih vozil med potrošniki v Uniji in da je pomembno omejevala povpraševanje potrošnikov, kar je negativno vplivalo na industrijo Unije. Navedla je tudi, da se bo trg akumulatorskih električnih vozil Unije v prihodnjih letih predvidoma znatno povečal.

(1190) Komisija je ugotovila, da je družba 24 predložila nasprotujoče si argumente, saj je na eni strani trdila, da obstajajo dejavniki, ki znatno omejujejo povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih v Uniji, na primer polnilna infrastruktura, na drugi strani pa je zatrjevala, da povpraševanje hitro narašča in da se bo trg akumulatorskih električnih vozil Unije znatno povečal. Komisija se je strinjala, da je glede na ambiciozne cilje, ki jih je določila Unija, in ustrezne predpise EU mogoče pričakovati, da se bo trg Unije akumulatorskih električnih vozil v naslednjih letih hitro širil. Ker ni na voljo drugih razvitih pogonskih tehnologij z ničelno emisijo se lahko pričakuje, da bo trg akumulatorskih električnih vozil do leta 2035 dosegel ravni celotnega sedanjega trga osebnih avtomobilov.

(1191) Poleg tega je Komisija ugotovila, da je bil dosežen hiter napredek pri odpravljanju morebitnih ozkih grl, tako s polnjenjem doma kot tudi na zasebnih polnilnih mestih (npr. v podjetjih ali na parkirišč ih), pa tudi z dostopom do javnih polnilnih mest. Obseg javno dostopne in zasebne polnilne infrastrukture v Uniji se povečuje, ne glede na to, ali se to analizira na podlagi nameščene zmogljivosti ali na podlagi števila polnilnih mest. Do konca leta 2022 je bilo v Uniji 475 000 javnih polnilnih mest z nameščeno zmogljivostjo 5,1 kW na vsako akumulatorsko električno vozilo. Nameščena zmogljivost za zasebno polnilno infrastrukturo je znašala 8,0 kW na vsako akumulatorsko električno vozilo v Uniji. Celoten obseg polnilne infrastrukture v Uniji se bo do leta 2030 povečal na 35 milijonov polnilnih mest ([493]).

(1192) Poleg tega je EU sprejela uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva ([494]), ki določa, da bodo morale biti vse glavne državne ceste in avtoceste po vsej Uniji do leta 2025 opremljene z javnimi polnilnimi mesti v skladu s številom električnih avtomobilov, ki bodo do takrat prisotni na cestah. V skladu s to uredbo bi morala biti polnilna mesta na voljo vsakih 60 km vzdolž glavnih avtocest EU, in sicer (i) do 31. decembra 2025 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW; (ii) do 31. decembra 2027 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW. Uredba določa tudi obvezne nacionalne cilje, ki temeljijo na voznem parku, kot je zahteva, da se na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovi skupna izhodna moč najmanj 1 kW za vsako baterijsko lahko električno vozilo.

(1193) Povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih na trgu Unije se je v obravnavanem obdobju hitro povečevalo. Iz preglednice 1 je razvidno, da sta se tako očitna potrošnja kot dejanska potrošnja v navedenem obdobju povečali za več kot 180 %. Pričakuje se, da se bo z napredkom na področju baterijskih tehnologij dodatno povečal doseg in skrajšal čas polnjenja ter da se bo razpoložljivost javne in zasebne polnilne infrastrukture še naprej izboljševala, s čimer bodo postopoma odpravljene vse omejitve povpraševanja, povezane s tem. Glede na obvezne cilje za emisije novih vozil, ki se prodajo na trgu Unije (in znatnih kazni za neskladnost), določene v predpisih EU, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 1222 in 1223, se pričakuje, da se bo povpraševanje v prihodnosti še naprej povečevalo.

(1194) Pri sedanjem prehodu z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila je bistveno, da je industrija Unije zmožna ohraniti ekonomijo obsega tako, da ohrani zadosten obseg prodaje in tržne deleže. To bo industriji Unije omogočilo, da pokrije svoje stroške in ustvari dovolj dobička za potrebne naložbe. To je še toliko pomembneje v sedanji fazi, ko se trg akumulatorskih električnih vozil v Uniji še razvija in še ni zrel.

(1195) Vendar je iz preglednic 2a in 2b razvidno, da industrija akumulatorskih električnih vozil Unije izgublja tržni delež z nevzdržno hitrostjo. Ocena iz oddelka 5 nadalje kaže, da se bodo te izgube tržnega deleža nadaljevale v obdobju do konca leta 2026. Dejavniki, ki omejujejo povpraševanje, so v preteklosti sicer morda imeli vpliv, vendar je nedavni in neizogibni prodor kitajskega subvencioniranega uvoza na trg, kot je prikazano v oddelku 6.1, največja grožnja za industrijo Unije v bližnji prihodnosti in za uspešen prehod trga Unije na akumulatorska električna vozila.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1).

(1196) Glede na zgoraj navedeno je Komisija začasno menila, da morebitne omejitve povpraševanja, povezane zlasti z razpoložljivostjo polnilne infrastrukture, ne bi zmanjšale vzročne zveze med subvencioniranim uvozom in začasno ugotovljeno grožnjo škode. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6.2.4. *Konkurenčnost industrije akumulatorskih električnih vozil Unije*

(1197) Zbornica CCCME je trdila, da je odvisnost proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije od dobave baterij in drugih sestavnih delov iz tretjih držav vplivala na njihovo konkurenčnost na splošno. Zbornica CCCME in družba 24 sta trdili, da imajo proizvajalci Unije zaradi pomanjkanje vertikalne integracije in odvisnosti od virov baterij iz tretjih držav višje stroške pri proizvodnji baterij in druge proizvodne stroške. Poleg tega sta zbornica CCCME in družba 24 navedli, da so se negativni učinki nezadostne vertikalne integracije še povečali zaradi drugih dejavnikov, ki niso povezani z uvozom akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske, kot so (i) motnje v dobavni verigi zaradi pandemije COVID-19 in vojne med Rusijo in Ukrajino, (ii) višji stroški surovin, (iii) pomanjkanje kritičnih sestavnih delov, kot so polprevodniki, in (iv) visoke cene energije. Družba 24 je trdila tudi, da industrija Unije ni začela pravočasno vlagati v dobavno verigo električnih baterij, temveč se je osredotočila na avtomobile z notranjim zgorevanjem, kjer je imela konkurenčno prednost, in je šele nedavno začela vlagati v trg akumulatorskih električnih vozil.

(1198) Komisija je ugotovila, da so bile prednosti vertikalne integracije značilne predvsem za družbo BYD in ne za vse kitajske proizvajalce izvoznike. Industrijo Unije sestavljajo družbe, ki kupujejo baterije na svetovnem trgu, in druge, ki vlagajo v proizvodnjo baterij. Industrija Unije dejansko nenehno povečuje svojo zmogljivost za proizvodnjo baterij.

(1199) Čeprav so kitajski proizvajalci izvozniki ustvarili prednosti pri dobavi baterij in ključnih surovin za baterije, so bile te prednosti večinoma pridobljene s subvencioniranjem, kot je prikazano v oddelku 3.7.2. Zato domnevne konkurenčne prednosti ne zmanjšujejo vzročne zveze med subvencioniranim uvozom in grožnjo škode.

(1200) Motnje v dobavni verigi in drugi dejavniki, zaradi katerih so se zvišale cene surovin in energije, so bile svetovne težave, ki niso vplivale le na industrijo Unije, torej industrija Unije na splošno ni bila v posebnem podrejenem konkurenčnem položaju. Poleg tega so bile te težave povezane predvsem z obravnavanim obdobjem, zbornica CCCME in družba 24 pa nista trdili niti utemeljili, v kolikšnem obsegu bi taki dejavniki vplivali na položaj industrije Unije v prihodnjih letih.

(1201) Zato so bile glede na ugotovitve Komisije iz prejšnjih uvodnih izjav te trditve zavrnjene.

6.2.5. *Konkurenca med avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili*

(1202) Družba 24 in zbornica CCCME sta trdili, da bi bilo treba konkurenco med vozili z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili preučiti kot vzročni dejavnik. Vendar niti zbornica CCCME niti družba 24 te trditve nista dodatno pojasnili ali podrobneje predstavili.

(1203) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1223, bodo cilji, opredeljeni v zakonodaji Unije o emisijah, zagotovili hiter prehod industrije Unije na akumulatorska električna vozila. Čeprav na trgu Unije zdaj obstaja konkurenca med vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili, se bosta proizvodnja in prodaja vozil z notranjim zgorevanjem postopoma zmanjševali, medtem ko se bosta proizvodnja in prodaja akumulatorskih električnih vozil v skladu s cilji EU glede emisij povečevali. Posledično se bo tudi konkurenca med vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili postopoma zmanjševala v korist prodaje akumulatorskih električnih vozil.

(1204) Glede na navedeno je Komisija začasno sklenila, da učinek konkurence s prodajo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem ne bi zmanjšal vzročne zveze med subvencioniranim uvozom in začasno ugotovljeno grožnjo škode. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6.2.6. *Pomanjkanje ekonomije obsega in zagonska podjetja*

(1205) Zbornica CCCME je trdila, da imajo proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije zaradi pomanjkanja ekonomije obsega verjetno višje stroške. Nadalje je bilo navedeno, da nekateri proizvajalci Unije, kot je družba e.Go, uporabljajo koncept mikrotovarne, zato ne morejo doseči ekonomije obsega, kot je bila dosežena z gigatovarnami in velikimi proizvodnimi obrati. Poleg tega je zbornica CCCME trdila, da so nekateri proizvajalci Unije, kot sta družbi Fisker in e.Go, šele začeli s proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, zato bi morala Komisija v svoji analizi upoštevati tudi zagonski položaj nekaterih proizvajalcev Unije.

(1206) Komisija je uporabila metodologijo, na podlagi katere je vzročne dejavnike obravnavala z vidika njihovega vpliva na celotno industrijo Unije. Zgolj obstoj dejavnikov, povezanih z majhnim delom industrije Unije, se ni štel za reprezentativnega za industrijo Unije kot celoto, zato je bilo začasno sklenjeno, da se zaradi teh dejavnikov ni zmanjšala vzročna zveza med subvencioniranim uvozom in začasno ugotovljeno grožnjo škode. Kar zadeva širšo industrijo Unije, je Komisija navedla, da prav uvoz iz Kitajske ogroža možnosti industrije Unije, da bi dosegla potreben obseg in v bližnji prihodnosti postala dobičkonosna. Navedeni subvencionirani uvoz industriji Unije preprečuje, da bi dosegla potrebne prodajne cilje za ustrezno povečanje proizvodnje in dosegla ekonomijo obsega. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6.2.7. *Težave v zvezi z dobavo*

(1207) Družba 24 je trdila tudi, da industrija Unije ni imela zmogljivosti za zadovoljitev hitro naraščajočega povpraševanja, ki je bilo povezano z zelenim prehodom.

(1208) V nasprotju s trditvijo družbe 24 je bilo v preiskavi ugotovljeno, da ima industrija Unije dovolj zmogljivosti za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil in zadovoljitev povpraševanja na trgu Unije. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1060, je bila izkoriščenost zmogljivosti v obdobju preiskave nižja od 40 %, zato je bilo začasno sklenjeno, da ima industrija Unije zadostno proizvodno zmogljivost za zadovoljitev prihodnjega naraščajočega povpraševanja po akumulatorskih električnih vozilih, poleg tega pa se lahko več zmogljivosti iz proizvodnje vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem nameni za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6.2.8. *Politika EU o biogorivih*

(1209) Zbornica CCCME je trdila, da je EU v preteklosti dajala prednost proizvodnji biodizla pred proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil, zato se ni prednostno osredotočala na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozilo.

(1210) Ta trditev je bila zelo nejasna in ni vsebovala podrobnosti, s katerimi bi se pojasnila vsebina navedenega argumenta. Opozoriti je treba, da je Komisija, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1223, uvedla cilje specifičnih emisij za vse nove osebne avtomobile in vozne parke lahkih gospodarskih vozil za blagovne znamke in skupine za leto 2020 in naslednja leta. Komisija se ni strinjala s trditvijo, da se ni prednostno osredotočala na proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil.

(1211) Poleg tega je Komisija v oddelku 5 sklenila, da industriji Unije neposredno grozi znatna škoda zaradi subvencioniranega uvoza s poreklom iz Kitajske. Zbornica CCCME ni utemeljila, kako bi politika EU o biogorivih negativno vplivala na položaj proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije v prihodnjih letih. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

6.2.9. *Uvoz industrije Unije iz Kitajske*

(1212) Zbornica CCCME je trdila, da bi bil lahko uvoz industrije Unije iz Kitajske dejavnik, ki bi povzročil grožnjo škode za industrijo akumulatorskih električnih vozil Unije.

(1213) Komisija je pripombe o uvozu družb industrije Unije iz Kitajske podala v uvodni izjavi 998. Ni bilo jasno, kaj je zbornica CCCME želela povedati v svoji oceni ali kako bi tak uvoz v bližnji prihodnosti povzročil grožnjo škode. V uvodnih izjavah 1130 do 1138 je pojasnjeno, kakšni bodo pričakovana količina uvoza in gibanje cen iz Kitajske na splošno ter uvoz skupin v kitajski lasti, kot so BYD, Geely in SAIC. Kot je pojasnjeno v preglednici 12a, se je tržni delež uvoza kitajskih blagovnih znamk povečal z 1,9 % leta 2020 na 7,3 % v obdobju preiskave. Ugotovljeno je bilo, da glavno grožnjo škode v prihodnjih letih predstavljajo skupine v kitajski lasti.

(1214) Ob upoštevanju zgornje ocene in nejasnosti glede ustreznosti te trditve se je štelo, da ta trditev ni utemeljena in je bila zato zavrnjena.

6.3. **Sklep**

(1215) Komisija je opredelila povezavo med povečanjem subvencioniranega uvoza iz LRK in grožnjo znatne škode.

(1216) Komisija je opredelila učinke vseh drugih znanih dejavnikov na položaj industrije Unije in jih ločila od škodljivih učinkov subvencioniranega uvoza iz LRK.

(1217) Komisija je ugotovila, da drugi opredeljeni dejavniki, kot so uvoz iz tretjih držav, izvozna učinkovitost industrije Unije, dejavniki, povezani s povpraševanjem, konkurenčnost industrije Unije, konkurenca med avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in akumulatorskimi električnimi vozili, pomanjkanje ekonomije obsega in zagonska podjetja, težave v zvezi z dobavo, politika EU o biogorivih in uvoz industrije Unije iz Kitajske, niso zmanjšali vzročne zveze, niti posamično niti skupaj. Kitajski proizvajalci izvozniki so v obravnavanem obdobju imeli nekatere prednosti, kot je zanesljiva oskrba z baterijami in surovinami. Vendar Komisija ni ugotovila, da je bila v tem obdobju povzročena znatna škoda. Dejansko za nobenega od drugih dejavnikov ni bilo prepričljivo dokazano, da bi pomenil neposredno grožnjo za industrijo Unije ali da bi zmanjšal jasno grožnjo subvencioniranega kitajskega uvoza v prihodnjih letih.

(1218) Zato je Komisija začasno sklenila, da naraščajoči uvoz subvencioniranih izdelkov iz LRK pomeni grožnjo znatne škode za industrijo akumulatorskih električnih vozil Unije, če ne bodo sprejeti ukrepi.

7. **INTERES UNIJE**

(1219) Komisija je v skladu s členom 31 osnovne uredbe preučila, ali bi lahko kljub ugotovitvi o škodljivem subvencioniranju jasno sklenila, da sprejetje izravnalnih ukrepov, ki ustrezajo skupnemu znesku subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, v tej zadevi ni v interesu Unije. Njena določitev interesa Unije je temeljila na analizi vseh raznovrstnih vključenih interesov, vključno z interesi industrije Unije, uvoznikov, uporabnikov, dobaviteljev in potrošnikov.

(1220) Pripombe v zvezi z interesom Unije so predložile kitajska vlada, zbornica CCCME in evropsko združenje dobaviteljev v avtomobilski industriji (v nadaljnjem besedilu: združenje CLEPA), nemško združenje avtomobilske industrije (v nadaljnjem besedilu: združenje VDA), Evropsko jeklarsko združenje (v nadaljnjem besedilu: združenje EUROFER), družba 31 in družba 29.

7.1. **Interes industrije Unije**

(1221) Avtomobilska industrija ima pomembno vlogo v gospodarstvu Unije, saj zagotavlja neposredna in posredna delovna mesta 12,9 milijona ljudem, kar predstavlja 7 % vseh delovnih mest v EU. Od tega je približno 24 % ali 3,1 milijona delovnih mest v proizvodnji ([495]). Avtomobilska industrija je gonilo ustvarjanja ekonomske vrednosti, konkurenčne suverenosti in družbene blaginje v Evropi.

(1222) Komisija je v evropskem zelenem dogovoru ([496]) opredelila cilj doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Ta cilj je bil vključen v zakonodajo leta 2021 z objavo Uredbe (EU) 2021/1119 (evropska podnebna pravila) ([497]). Pričakuje se, da bodo k uresničitvi zmanjšanja emisij prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa, v katerem se emisije od leta 1990 povečujejo. Zato so akumulatorska električna vozila pomemben izdelek za Unijo pri doseganju njenih podnebnih ciljev.

([495]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf
([496]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sl
([497]) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

(1223) EU je z Uredbo (EU) 2019/631, ki je bila pozneje spremenjena z Uredbo (EU) 2023/851 ([498]), uvedla tudi cilje specifičnih emisij za vse nove osebne avtomobile in vozne parke lahkih gospodarskih vozil za proizvajalce za leto 2020 in naslednja leta. Ta uredba je ključni element evropske politike varstva podnebja. Uredba določa, da po letu 2021 povprečne emisije novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji, ne smejo presegati 95 g CO_2/km za celotni vozni park EU. Od leta 2025 bodo veljali strožji cilji, in sicer bo za nove osebne avtomobile, registrirane v Uniji, po letu 2025 zahtevano 15-odstotno zmanjšanje emisij CO_2, po letu 2030 pa 55-odstotno zmanjšanje emisij CO_2. Za leto 2035 bo za vozni park osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil veljal cilj 100-odstotnega zmanjšanja emisij CO_2. Če ustrezni cilj za celotni vozni park ne bo izpolnjen, Komisija naloži premijo za presežne emisije v višini 95 EUR na gram CO_2 na novo registrirano vozilo.

(1224) Te cilje je mogoče doseči zlasti z naraščajočim deležem električnih vozil v voznem parku. Vendar je ciljno zmanjšanje CO_2 v Uniji velik izziv za celoten prometni sektor, saj pri elektrifikaciji ne gre le za prehod s termičnih na električne pogonske sisteme, temveč zajema celotno vrednostno verigo električnih vozil. To je zapleten prehod, ki vključuje celotno verigo avtomobilske industrije, in sicer rudarjenje, kemikalije, proizvodnjo električnih pogonskih sistemov in baterijskih paketov, energijo ter zbiranje in recikliranje odpadnih baterij. To pomeni, da je avtomobilska industrija v procesu temeljne preobrazbe.

(1225) Poleg tega so električne baterije strateškega pomena za razvoj akumulatorskih električnih vozil. Lokacija proizvodnje električnih baterij je zelo pomembna za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil. Električne celice je mogoče razmeroma enostavno tovoriti in prevažati, ko pa so nameščene v module in nato v baterijske pakete, postanejo ti postopki bistveno težji in dražji. Proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil torej koristi, če so v tej fazi postopka blizu dobaviteljev baterij ali jo celo izvajajo znotraj obrata. Bližina in tesni stiki z dobavitelji baterij so pomembni tudi zato, ker baterije niso standardni izdelki, temveč so zgrajene v skladu s specifikacijami proizvajalcev vozil. Vrsta baterije bo na primer odvisna od velikosti in funkcije akumulatorskega električnega vozila, ki jo potrebuje, saj to vpliva na sestavo mešanice surovin na začetku postopka (kar prav tako ustvarja potencialno povečanje učinkovitosti za vertikalno integrirane udeležence na trgu). Proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije so bili v obravnavanem obdobju sicer odvisni od uvoza baterij, predvsem iz Kitajske, vendar so se proizvajalci avtomobilov zavezali velikim naložbam v lastne zmogljivosti za proizvodnjo baterij, večinoma prek partnerstev s specializiranimi akterji. Te naložbe, ki znašajo več milijard eurov, bodo izvedene do leta 2030 ([499]).

(1226) Pri prehodu na elektrifikacijo za proizvajalce avtomobilov Unije obstaja veliko tveganje, da izgubijo dobičkonosnost in tržni delež zaradi subvencioniranega uvoza iz Kitajske, saj bi to pomenilo, da ne bi mogli izvesti potrebnih naložb v nove baterijske tehnologije, s katerimi bi povečali doseg vozil, skrajšali čas polnjenja, zmanjšali stroške in izboljšali varnost, da bi uspešno izvedli ta prehod. Nasprotno so kitajske družbe lahko dosegle ekonomijo obsega zaradi velikih zneskov subvencij, ki jih je dodelila kitajska vlada, in v Unijo izvažajo akumulatorska električna vozila po nepoštenih cenah, tako da prevzemajo tržni delež industrije Unije, ki ima velike izgube in posledično ni zmožna izvesti potrebnih naložb. Če subvencionirani kitajski uvoz povzroči nepopravljivo škodo industriji Unije, ne bo dosežen namen elektrifikacije in ogroženi bi bili lahko podnebni cilji Evropske unije.

(1227) Industriji Unije bi bilo z uvedbo izravnalnih ukrepov omogočeno, da pošteno konkurira na trgu ter izdela in proda dovolj akumulatorskih električnih vozil na trgu Unije, da bi v prihodnosti postala dobičkonosna. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1078, je industrija akumulatorskih električnih vozil Unije kapitalsko intenzivna industrija, zato potrebuje čas, da doseže ekonomijo obsega in tako pokrije svoje fiksne stroške ter postane dobičkonosna. Zato bi uvedba ukrepov industrijo Unije ščitila pred intenzivnim in nepoštenim pritiskom na cene, ki bi se sicer izvajal s kitajskim uvozom.

([498]) Uredba (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (UL L 110, 25.4.2023, str. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Brez uvedbe izravnalnih ukrepov bi nepoštena trgovina ogrozila tako naložbe industrije akumulatorskih električnih vozil Unije, namenjene za prehod na elektrifikacijo, kot tudi delovna mesta v avtomobilskem sektorju, omenjena v uvodni izjavi 1221. Zaradi subvencioniranih cen kitajskega uvoza, ki povzročajo nelojalno nižanje cen proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije, industrija Unije ne bi mogla izvesti prehoda trga Unije s proizvodnje avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila. Poleg tega obstaja tveganje, da bi Unija izgubila enega od svojih najpomembnejših proizvodnih sektorjev in kot regija zaostala pri napredku na področju tehnologije in inovacij v primerjavi s Kitajsko in ZDA, zaradi česar morda ne bi mogla izpolniti svojih podnebnih ciljev.

(1229) Združenje VDA je navedlo, da poslovne dejavnosti kitajskih podjetij na Kitajskem in v tujini podpirajo doseganje ekonomije obsega in prispevajo k dobičkonosnosti na področjih, kot so proizvodnja, logistika ter raziskave in razvoj po vsem svetu. Po navedbah združenja VDA v obstoječem svetovnem redu ti učinki podpirajo tudi razvoj evropske avtomobilske industrije.

(1230) Družba 24 je trdila, da čeprav so v preteklosti obstajali pomisleki glede vstopa japonskih in korejskih proizvajalcev avtomobilov ter povečanja njihovih tržnih deležev v Uniji v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, je uvedba japonskih in korejskih izdelkov spodbudila prizadevanja proizvajalcev Unije pri prilagajanju, inovacijah in učinkovitosti. Poleg tega so japonski in korejski proizvajalci vzpostavili proizvodnjo v Uniji, postali del industrije Unije in tako neposredno prispevali k njenemu razvoju in napredku. Družba 24 je nadalje trdila, da se lahko enako pričakuje od kitajskih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil.

(1231) Komisija se s to trditvijo ni strinjala, saj obstajajo bistvene razlike med vzponom korejskih in japonskih proizvajalcev avtomobilov v preteklih letih in sedanjimi kitajskimi proizvajalci originalne opreme. Predvsem so korejski in japonski proizvajalci originalne opreme s svojimi avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem konkurirali proizvajalcem originalne opreme Unije, ki so imeli dolgoletne izkušnje in dobavne verige. Nasprotno je prevladujoči položaj Kitajske v proizvodnji električnih baterij ključni dejavnik v konkurenci med kitajskimi proizvajalci akumulatorskih električnih vozil in proizvajalci akumulatorskih električnih vozil Unije. Proizvajalci Unije trenutno z velikimi naložbami in stroški vzpostavljajo lastne grozde za proizvodnjo baterij za trg Unije, zato so v zelo drugačnem položaju kot med povečanjem uvoza avtomobilov iz Japonske in Koreje. Poleg tega so morali korejski in japonski proizvajalci v preteklosti vstopiti na trg Unije predvsem prek distribucijske mreže, za kar so bili potrebni visoki stroški in čas za izgradnjo. Kitajski proizvajalci izvozniki zdaj lažje vzpostavijo neposreden stik s potrošnikom brez kakršnega koli posrednika, in sicer prek spletnih nakupov avtomobilov in modelov neposredne prodaje, ki se povečujejo. Nazadnje, v preteklosti so morali proizvajalci Unije konkurirati le majhnemu številu korejskih in japonskih proizvajalcev, medtem ko je bilo v obdobju preiskave, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1125, na trgu Unije prisotnih več kot 14 kitajskih proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(1232) Kitajska vlada je trdila, da uvedba izravnalnih ukrepov ni v interesu Unije, saj industrija akumulatorskih električnih vozil Unije nima dovolj zmogljivosti za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil za celotno povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih v Uniji.

(1233) Preiskava je pokazala, da ima industrija Unije dovolj zmogljivosti za proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil in zadovoljitev povpraševanja v Uniji, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1060. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(1234) Komisija je ugotovila, da bi eksponentno povečanje subvencioniranega uvoza ogrozilo prehod s proizvodnje vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila, kar bi povzročilo grožnjo znatne škode za industrijo Unije. Izpostavljenost industrije Unije velikemu povečanju kitajskega uvoza po nepoštenih cenah, ki povzročajo nelojalno nižanje prodajnih cen industrije Unije, in njegovi hitro naraščajoči tržni deleži bodo znatno negativno vplivali na položaj industrije Unije, saj bo to privedlo do zmanjšanja obsega prodaje in tržnega deleža ter hitrega upada dobičkonosnosti, kar bo povzročilo znatne izgube in s tem tudi izgubo naložb. To bo neizogibno vodilo v zaprtje proizvodnih obratov v Uniji in množično izgubo delovnih mest. Komisija je zato začasno sklenila, da bi bila uvedba ukrepov v interesu industrije Unije.

7.2. **Interes nepovezanih uvoznikov**

(1235) Kot je navedeno v uvodni izjavi 47, v preiskavi ni sodeloval noben nepovezan uvoznik. Zato je Komisija začasno sklenila, da glede na nesodelovanje nepovezanih uvoznikov uvedba izravnalnih ukrepov ne bi imela nesorazmernega učinka na nepovezane uvoznike.

7.3. **Interes uporabnikov**

(1236) Izdelek v preiskavi uporablja več vrst uporabnikov, med njimi družbe za zakup avtomobilov, družbe za najem avtomobilov, družbe za souporabo avtomobilov, taksi službe in končni uporabniki.

(1237) Javilo se je sedem uporabnikov iz dveh skupin družb in predložilo izpolnjene vprašalnik za uporabnike, in sicer družba 32 in šest družb, ki pripadajo skupini Leasys. Te družbe so izdelek v preiskavi uporabljale z namenom, da bi ga dale v zakup svojim strankam.

(1238) Družba 32 je predložila nepopolno izpolnjen vprašalnik. Komisija jo je s pozivom k dopolnitvi pozvala, naj predloži dodatne informacije. Družba ni odgovorila na poziv k dopolnitvi s pojasnilom, da je to preveč obremenjujoče. Zato Komisija ni preverila izpolnjenega vprašalnika družbe 32. Vendar je družba 32 v izpolnjenem delu vprašalnika navedla, da bi, če se dokaže, da so kitajske subvencije povzročile umetno nizke cene akumulatorskih električnih vozil v Uniji, to lahko škodilo celotni evropski dobavni verigi. Menila je, da bi bili vzajemni ukrepi za zaščito evropske proizvodnje pravični in potrebni za zagotovitev zanesljivosti oskrbe, če bi nepoštene prakse oblikovanja cen na podlagi vladne podpore vozilom, proizvedenim na Kitajskem, ogrozile sposobnost preživetja dobaviteljev akumulatorskih električnih vozil Unije.

(1239) Družbe skupine Leasys so predložile popolno izpolnjene vprašalnike, Komisija pa je preverila dve od njih, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 80, in sicer družbi, ki sta kupovali tudi akumulatorska električna vozila iz Kitajske.

(1240) Komisija je ugotovila, da so sodelujoči uporabniki skupaj kupili manj kot 0,1 % celotnega uvoza iz Kitajske in uvoza iz drugih držav ter 1 % celotne prodaje industrije Unije (na podlagi registracij). V obdobju preiskave so od Kitajske kupili manj kot 5 % izdelka v preiskavi, od proizvajalcev Unije so kupili več kot 95 %, preostalo pa iz drugih držav.

(1241) Prihodki od prodaje in stroški dveh preverjenih uporabnikov, ustvarjeni z akumulatorskimi električnimi vozili s poreklom iz Kitajske, so v obdobju preiskave predstavljali manj kot 2 % njunih skupnih prihodkov od prodaje in skupnih stroškov. Stopnje dobičkonosnosti preverjenih uporabnikov v obdobju preiskave so se gibale od enomestne do nizke dvomestne številke.

(1242) Komisija je ugotovila, da bi uvedba izravnalnih ukrepov nekoliko vplivala na nekatere stroškovne postavke, povezane z akumulatorskimi električnimi vozili s poreklom iz Kitajske, zlasti na amortizacijo, stroške obresti in zavarovanje. Vendar je bilo glede na omejen delež teh stroškovnih postavk v skupnih stroških preverjenih uporabnikov (manj kot 2 %) in zelo majhen delež akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske v njihovih skupnih voznih parkih ugotovljeno, da bi bil vpliv izravnalnih dajatev na njihove skupne stroške zanemarljiv. Analiza, ki jo je Komisija izvedla na podlagi podatkov, ki sta jih predložila dva preverjena uporabnika za obdobje preiskave, je pokazala, da bi morebitno povečanje stroškov zaradi uvedbe izravnalnih ukrepov povzročilo le rahlo zmanjšanje njunih stopenj dobička in da bi obe družbi ostali dobičkonosni. Ta majhen učinek na dobičkonosnost bi se dodatno zmanjšal z možnostjo uporabnikov, da vsaj del zvišanja stroškov prenesejo na stranke ali da preidejo na alternativne vire dobave. Poleg tega sta dva preverjena uporabnika navedla, da uvedba izravnalnih ukrepov ne bi bistveno vplivala na njuno finančno uspešnost.

(1243) Zato je Komisija na podlagi informacij iz spisa in ob upoštevanju stališč zainteresiranih strani začasno sklenila, da uvedba ukrepov ne bo nesorazmerno vplivala na uporabnike.

7.4. **Interes dobaviteljev**

(1244) Združenji VDA in CLEPA sta ugotovili, da je kitajski trg kot največji avtomobilski trg na svetu ključnega pomena za konkurenčnost in krepitev inovativnih zmogljivosti dobaviteljev in proizvajalcev v avtomobilski industriji. Trdili sta, da bi lahko vsi ukrepi, s katerimi bi se zmanjšal dostop dobaviteljev in proizvajalcev v avtomobilski industriji iz Unije do trga na Kitajskem, dolgoročno škodovali inovativnim zmogljivostim in konkurenčnosti zadevnih industrij.

(1245) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1253, je namen preiskave ponovno vzpostaviti enake konkurenčne pogoje na trgu Unije. Preiskava ne zajema dostopa družb Unije do kitajskega trga in sama po sebi ne bi smela povzročiti poslabšanja dostopa dobaviteljev in proizvajalcev Unije do trga na Kitajskem. Ta trditev je bila zato zavrnjena. Če sta združenji VDA in CLEPA s to trditvijo namigovali na možnost, da bi Kitajska izvedla povračilne ukrepe z omejitvijo dostopa do svojega trga za družbe Unije, je to obravnavano v oddelku 7.6 v nadaljevanju.

(1246) Združenje EUROFER je podprlo preiskavo. Poudarilo je, da je avtomobilski sektor velik porabnik jekla, zato je prihodnje zdravje proizvajalcev akumulatorskih električnih vozil Unije ključno tudi za jeklarski sektor Unije. Združenje EUROFER je trdilo, da bi škodljivi uvoz subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske negativno vplival na jeklarsko industrijo Unije. Po navedbah združenja EUROFER obstaja strateški interes za ohranitev zdravega avtomobilskega sektorja Unije, ohranitev jeklarskega sektorja Unije in več milijonov povezanih delovnih mest. Združenje EUROFER je navedlo, da bi morala Komisija hitro sprejeti ukrepe, s katerimi bi ohranila dobro stanje avtomobilskega sektorja Unije v prihodnosti in preprečila, da bi se grožnja škode uresničila.

(1247) Družba 29 je prav tako podprla preiskavo in trdila, da bi izravnalni ukrepi prispevali k ponovni vzpostavitvi enakih konkurenčnih pogojev in lojalne konkurence med proizvajalci avtomobilov in drugimi zainteresiranimi stranmi. Trdila je, da naj bi se zaradi subvencioniranega uvoza iz Kitajske tržni delež industrije akumulatorskih električnih vozil Unije zmanjšal, kar bi negativno vplivalo na prodajo in dobiček družb, ki proizvajajo vhodne sestavne dele, ter na njihovo zmožnost za vlaganje v Uniji.

(1248) Družba 31 je prav tako podprla preiskavo in izrazila upanje, da bo preiskava omogočila vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev za avtomobilsko industrijo Unije. Po navedbah družbe 31 bi bila prizadevanja Unije za zeleni prehod ter s tem povezane naložbe in inovacije, ki jih izvaja avtomobilska industrija, ogrožena, podjetja Unije pa bi bila neupravičeno v slabšem položaju.

(1249) Na podlagi navedenega je Komisija začasno sklenila, da je uvedba izravnalnih ukrepov v interesu dobaviteljev Unije.

7.5. **Vpliv na potrošnike in učinki na podnebne cilje**

(1250) Združenje VDA je trdilo, da je treba za dosego cilja EU glede mobilnosti brez emisij CO_2 do leta 2035 na trgu Unije zagotoviti zadostno dobavo električnih vozil. Po njegovem mnenju bi zvišanje cen akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske lahko otežilo doseganje tega cilja. Združenje VDA in kitajska vlada sta trdila, da bi morala Komisija upoštevati pomembno vlogo Kitajske pri preobrazbi celotne evropske industrije in še zlasti avtomobilske industrije v smeri ogljične nevtralnosti. Družba 24 je trdila, da proizvodna zmogljivost industrije Unije, ki je bila omejena predvsem zaradi ozkih grl v domači in tuji oskrbi z baterijami, ni zadostovala, da bi EU dosegla svoje podnebne cilje za sektor cestnega prometa, zato je EU pri doseganju svojih ciljev odvisna od uvoza akumulatorskih električnih vozil, Kitajska pa bo v zvezi s tem ostala pomembna partnerica EU. Poleg tega je družba 24 trdila, da bi izravnalne dajatve ogrozile dobavo akumulatorskih električnih vozil, ki so cenovno dostopna potrošnikom Unije z nizkimi in srednjimi dohodki na trgu Unije, kar bi nazadnje ogrozilo izvajanje ukrepov EU za odpravo eksistencialne grožnje podnebnih sprememb.

(1251) Namen sedanje preiskave je zagotoviti enake konkurenčne pogoje za proizvajalce akumulatorskih električnih vozil Unije in Kitajske ter preprečiti nastanek škode za proizvajalce Unije, ki bi jo lahko povzročil subvencionirani uvoz. Izravnalne dajatve bodo zato le izravnale izkrivljajoče subvencije, trgovina pa bo potekala še naprej. Potencialno zvišanje cen za potrošnike v Uniji je treba uravnotežiti z uničujočimi posledicami uvoza po nizkih cenah na industrijo Unije, ki bo po celovitem prehodu trga z vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem na akumulatorska električna vozila zagotovila več milijonov delovnih mest v EU. Propad avtomobilske industrije Unije bi izjemno negativno vplival na trg Unije z učinki prelivanja na dobavno industrijo

in možno izgubo več milijonov delovnih mest v Uniji. Preiskava je pokazala, da omejeno zvišanje cen, ki bi odražalo zgolj nepošteno subvencioniranje, ugotovljeno med to preiskavo, ne bi vodilo v nesorazmerno zvišanje cen za potrošnike, tudi če bi se v celoti preneslo na končnega odjemalca. Vendar se pričakuje, da bodo uvozniki absorbirali vsaj del zvišanja cen. Poleg tega je Komisija ugotovila, da dvostranskih prizadevanj za boj proti podnebnim spremembam ni mogoče graditi na nelojalni konkurenci na področju nizkocenovnih subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil, temveč bi morala temeljiti na enakih konkurenčnih pogojih, v katerih bodo lojalna konkurenca in inovacije gonilo zelenega prehoda. Industrija akumulatorskih električnih vozil Unije je bistvena pri prizadevanju EU za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov, saj je treba za ta namen zagotoviti dobavno verigo Unije za brezemisijska vozila, da bodo do leta 2035 vsi novi avtomobili, registrirani v Evropi, brezemisijski.

(1252) Zbornica CCCME je predložila ekonomsko analizo, ki sta jo pripravila dva profesorja iz univerze Katholieke Universiteit Leuven in centra za raziskave ekonomske politike (CEPR). V poročilu je bilo ugotovljeno, da je kitajski uvoz akumulatorskih električnih vozil nepogrešljiv za trg akumulatorskih električnih vozil Unije, proizvajalce in potrošnike akumulatorskih električnih vozil v Uniji ter Unijo kot celoto, saj je ta uvoz potreben za ohranitev konkurence in inovacij v Uniji, pospešitev razpoložljivosti cenovno dostopnih akumulatorskih električnih vozil za povprečne potrošnike in izpolnitev podnebnih ciljev Unije.

(1253) Ne glede na verodostojno in objektivno vrednost tega poročila je Komisija ugotovila, da izravnalne dajatve niso namenjene temu, da bi se ustavil uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske, temveč da bi se ponovno vzpostavili enaki konkurenčni pogoji na trgu Unije, ki so bili izkrivljeni zaradi subvencioniranega uvoza iz Kitajske po nizkih cenah. Konkurenca na trgu Unije mora biti lojalna. Prizadevanja za boj proti podnebnim spremembam ne morejo temeljiti na nelojalni konkurenci subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil po nizkih cenah, temveč bi morala temeljiti na enakih konkurenčnih pogojih, v katerih bodo lojalna konkurenca in inovacije gonilo zelenega prehoda.

(1254) Zato se začasno sklene, da uvedba izravnalnih ukrepov ne bo ogrozila podnebnih ciljev, temveč da bodo ti ukrepi, nasprotno, prispevali k doseganju teh ciljev.

7.6. **Tveganje povračilnih ukrepov**

(1255) Združenji CLEPA in VDA ter družba 24 so trdile, da bi lahko zaradi uvedbe izravnalnih dajatev Kitajska sprejela povračilne ukrepe. Navedli sta, da bi morala Komisija upoštevati tveganje povračilnih ukrepov in vpliv, ki bi ga morebitni povračilni ukrepi Kitajske lahko imeli na sedanjo trgovino s Kitajsko in naložbe v njej.

(1256) Sedanja protisubvencijska preiskava je preiskava, ki temelji na dejstvih in je v celoti skladna z veljavnimi pravili STO in EU. Temelji na dokazih o obstoju širokega nabora kitajskih subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, in o grožnji škode za industrijo Unije zaradi izjemno velikega povečanja kitajskih presežnih zmogljivosti ter hitro rastočega poceni in subvencioniranega uvoza akumulatorskih električnih vozil v Unijo, kot je pojasnjeno v tej uredbi. Preiskava ni namenjena temu, da bi izravnala morebitno konkurenčno prednost, ki bi jo imela kitajska industrija, niti tega ne more doseči. Njen namen je zagotoviti, da bi proizvajalci Unije in kitajski proizvajalci izvozniki na trgu Unije konkurirali pod enakimi konkurenčnimi pogoji.

(1257) Kitajska in kitajski proizvajalci izvozniki imajo široko pravico do obrambe in sodelovanja v preiskavi ter do nepristranskega sodnega pregleda končne odločitve, brez potrebe po uporabi povračilnih ukrepov.

(1258) Zato je Komisija začasno sklenila, da zatrjevano tveganje povračilnih ukrepov ni element, ki bi odvračal od uvedbe izravnalnih ukrepov.

7.7. **Medsebojna odvisnost**

(1259) Kitajska vlada je trdila, da sta dobavni verigi akumulatorskih električnih vozil Unije in Kitajske soodvisni in tesno povezani v celotni vrednostni verigi, zato bi kakršni koli ukrepi ogrozili njuno stabilnost in nemoteno delovanje, pa tudi rast industrije akumulatorskih električnih vozil v Uniji, na Kitajskem in po vsem svetu.

(1260) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1253, je namen preiskave ponovno vzpostaviti enake konkurenčne pogoje na trgu Unije. Kitajska vlada ni dodatno pojasnila, v kakšnem obsegu bi izravnalni ukrepi vplivali na dobavne verige in kako bi lahko ogrozili stabilnost in nemoteno delovanje. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

7.8. Vladne spodbude v Uniji

(1261) Kitajska vlada je trdila, da Unija prav tako dodeljuje subvencije proizvajalcem Unije, in navedla nekaj primerov takih subvencij. Kitajska vlada je v zvezi s tem namignila, da se proti subvencijam, dodeljenim kitajskim proizvajalcem akumulatorskih električnih vozil, ne bi smeli uvesti izravnalni ukrepi.

(1262) Komisija je opozorila, da kitajska vlada ni utemeljila, zakaj bi dejstvo, da Unija proizvajalcem Unije domnevno zagotavlja subvencije, vplivalo na sedanjo preiskavo. V skladu z osnovno protisubvencijsko uredbo bi bilo treba uvesti izravnalne dajatve, če subvencionirani uvoz iz držav, ki niso članice Evropske unije, povzroči znatno škodo ali, v sedanji preiskavi, če bi lahko povzročil znatno škodo proizvajalcem Unije. V zvezi s tem ni pomembno, ali proizvajalci Unije prejemajo finančno podporo držav članic ali organov EU za proizvodnjo ali prodajo izdelka, kar v nobenem primeru ni predmet te preiskave. Preiskava se osredotoča na grožnjo škode, ki jo je povzročil subvencionirani kitajski uvoz v Unijo. Poleg tega kitajska vlada ni utemeljila, zakaj bi bilo take subvencije mogoče izpodbijati ali kako bi negativno vplivale na interese Kitajske, kar prav tako ni predmet te preiskave. Poleg tega dejstvo, da je EU prav tako zagotavljala subvencije industriji akumulatorskih električnih vozil Unije, ne vpliva na začasne ugotovitve Komisije, da je kitajska vlada proizvajalcem izvoznikom akumulatorskih električnih vozil zagotovila subvencije, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi v skladu s Sporazumom SCM in osnovno uredbo ter ki povzročajo grožnjo škode za industrijo Unije. V nasprotju s trditvijo kitajske vlade kitajske subvencije, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, ustvarjajo nelojalno konkurenco na trgu Unije, ki bi le ovirala razvoj industrije akumulatorskih električnih vozil Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

7.9. Učinki subvencij, ki izkrivljajo trgovino

(1263) V skladu s členom 31(1) osnovne uredbe se zlasti upošteva potreba po odpravi učinkov škodljivega subvencioniranja, ki izkrivljajo trgovino, in po ponovni vzpostavitvi učinkovite konkurence.

(1264) V preiskavi je bilo ugotovljeno, da kitajski proizvajalci izvozniki na trgu Unije prodajajo velike količine subvencioniranih akumulatorskih električnih vozil po umetno nizkih cenah. Če se bo to nadaljevalo, bodo kitajski proizvajalci izvozniki obdržali svojo nepošteno konkurenčno prednost, ki bo dodatno oslabila že tako ranljiv položaj industrije Unije.

(1265) Zato je Komisija začasno sklenila, da bi se zaradi subvencioniranega kitajskega uvoza sčasoma povečali učinke izkrivljanja trgovine in da bi bili še naprej onemogočeni enaki konkurenčni pogoji za industrijo Unije.

7.10. Druge trditve

(1266) Družba 24 je trdila, da uvedba izravnalnih ukrepov ni bila v interesu Unije, saj (i) uporaba ukrepa trgovinske zaščite ni bila ustrezen odziv za reševanje sistemske težave z dobavo, ki jo ima industrija Unije zaradi nezadostne zmogljivosti za proizvodnjo baterij v Uniji, omejene razpoložljivosti polprevodnikov in pomanjkanja dostopa do surovin, tj. dejavnikov, ki omejujejo razvoj industrije Unije in niso povezani z uvozom iz Kitajske; (ii) interes Unije v zvezi s tem zahteva izvajanje vodilne industrijske politike na svetovni ravni, ki bo temeljila na zagotavljanju dostopa do trga, ki je bistven za podporo razvoju industrije Unije, uvedba izravnalnih ukrepov pa bi ta razvoj le omejevala; (iii) kitajski proizvajalci bodo svojo proizvodnjo akumulatorskih električnih vozil nazadnje premestili na trg Unije; in (iv) uvedba izravnalnih dajatev bi lahko povzročila verižno reakcijo, ki bo na koncu škodovala industriji Unije, saj se bodo vlade tretjih držav na povečane (preusmerjene) tokove akumulatorskih električnih vozil odzvale z uvedbo lastnih omejevalnih trgovinskih ukrepov za akumulatorska električna vozila, pri katerih morda ne bodo razlikovale med uvozom akumulatorskih električnih vozil iz Unije in iz Kitajske.

(1267) Opozoriti je treba, da je namen sedanje preiskave le ponovno vzpostaviti enake konkurenčne pogoje na trgu Unije. Izravnalni ukrepi so upravičeni, če so izpolnjeni pogoji za uvedbo izravnalnih ukrepov, določeni v osnovni uredbi. Uvedba izravnalnih ukrepov ne izključuje možnosti, da lahko Unija sprejme druge politične pobude za reševanje različnih težav, s katerimi se spoprijema industrija Unije. Zato ta trditev sama po sebi ne pomeni, da izravnalni ukrepi za akumulatorska električna vozila niso v interesu Unije. Kar zadeva dostop do trga Unije, ta preiskava ni namenjena temu, da bi se ustavil uvoz akumulatorskih električnih vozil iz Kitajske. Poleg tega vprašanje, ali bodo kitajski proizvajalci izvozniki začeli proizvajati akumulatorska električna vozila v Uniji, ni pomembno za sedanjo preiskavo, v kateri se obravnava le škoda ali grožnja škode za industrijo akumulatorskih električnih vozil Unije, ki jo je povzročil subvencionirani uvoz iz Kitajske. Poleg tega je trditev v zvezi z morebitnim začetkom preiskave trgovinske zaščite, ki bi privedla do ukrepov omejevanja trgovine proti uvozu kitajskih akumulatorskih električnih vozil iz drugih tretjih držav, povsem špekulativna. Nazadnje je Komisija poudarila, da je treba morebitne take preiskave začeti na podlagi njihove utemeljenosti in dokazov *prima facie*, potrebnih za začetek takih preiskav. Zato je trditev družbe 24, da se pri takih preiskavah ne bi razlikovalo med uvozom iz Kitajske in iz Unije, neutemeljena. Te trditve so bile zato zavrnjene.

7.11. Sklep o interesu Unije

(1268) Komisija je na podlagi navedenega začasno sklenila, da ni utemeljenih razlogov, zaradi katerih uvedba izravnalnih ukrepov za uvoz akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz LRK, ki ustrezajo skupnemu znesku subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi, ne bi bila v interesu Unije.

8. REGISTRACIJA

(1269) Kot je navedeno v uvodni izjavi 8, je Komisija na lastno pobudo uvedla registracijo uvoza akumulatorskih električnih vozil v skladu z uredbo o registraciji. To je storila zaradi morebitne retroaktivne uporabe izravnalnih ukrepov v skladu s členom 16(4) osnovne uredbe. Registracija uvoza bi se morala prenehati. V tej fazi postopka še ni mogoče sprejeti odločitve o morebitni retroaktivni uporabi izravnalnih ukrepov.

8.1. Pripombe v zvezi z registracijo

(1270) Po objavi uredbe o registraciji so pripombe o registraciji predložile družba 22, družba 24, zbornica CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Asia Euro Taizhou) in družba Tesla. Komisija meni, da na tej stopnji teh pripomb ni treba obravnavati. Komisija lahko v skladu s členom 14(5) osnovne uredbe uporabi orodje registracije, da carinskim organom odredi, naj sprejmejo ustrezne ukrepe za registracijo uvoza, da se proti temu uvozu od datuma take registracije lahko uporabijo ukrepi. Komisija ima v skladu s členom 14(5) tudi diskrecijsko pravico glede tega, kdaj naj se taka registracija izvede, kar ji omogoča, da uvede registracijo na lastno pobudo. Komisija je to diskrecijsko pravico uporabila v uredbi o registraciji.

9. ZAČASNI IZRAVNALNI UKREPI

(1271) Na podlagi ugotovitev Komisije o subvencioniranju, škodi, vzročni zvezi in interesu Unije ter v skladu s členom 15(1) osnovne uredbe bi bilo treba uvesti začasno izravnalno dajatev na uvoz akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz Kitajske.

9.1. Začasni ukrepi

(1272) Začasne izravnalne ukrepe za uvoz akumulatorskih električnih vozil s poreklom iz Ljudske republike Kitajske bi bilo treba uvesti v skladu s členom 12(1) osnovne uredbe, ki določa, da začasna dajatev ustreza skupnemu znesku začasno ugotovljenih subvencij, proti katerim se lahko uvedejo izravnalni ukrepi.

(1273) Na podlagi navedenega bi morale biti stopnje začasnih izravnalnih dajatev, izražene kot cena CIF meja Unije brez plačane carinske dajatve, naslednje:

Družba	Začasna izravnalna dajatev
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 (skupina) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Druge sodelujoče družbe (Priloga)	20,8 %
Vse druge družbe	37,6 %

(1274) Stopnje izravnalnih dajatev za posamezne družbe, navedene v tej uredbi, so bile določene na podlagi ugotovitev te preiskave. Zato odražajo položaj teh družb, ugotovljen med to preiskavo. Te stopnje dajatev se uporabljajo izključno za uvoz zadevnega izdelka s poreklom iz zadevne države, ki so ga proizvedli poimensko navedeni pravni subjekti. Za uvoz zadevnega izdelka, ki ga proizvaja katera koli druga družba, ki ni posebej navedena v izvedbenem delu te uredbe, vključno s subjekti, povezanimi z izrecno navedenimi družbami, bi morala veljati stopnja dajatve, ki se uporablja za „vse druge družbe“. Zanje se ne bi smela uporabljati nobena individualna stopnja izravnalne dajatve.

10. **OBVEŠČANJE V ZAČASNI FAZI**

(1275) Komisija je v skladu s členom 29a osnovne uredbe obvestila zainteresirane strani o načrtovani uvedbi začasnih dajatev. Te informacije so bile širši javnosti na voljo tudi na spletišču GD za trgovino. Zainteresirane strani so imele na voljo tri delovne dni za predložitev pripomb glede točnosti izračunov, s katerimi so bile posebej seznanjene.

(1276) Tri vzorčene skupine proizvajalcev izvoznikov so podale pripombe glede točnosti izračuna subvencijskih stopenj. Kadar je bilo to upravičeno, je Komisija popravila izračun in ustrezne subvencijske stopnje.

(1277) Poleg tega je proizvajalec izvoznik Great Wall Motor podal pripombe glede vključitve svojega imena in imen svojih povezanih strani na seznam sodelujočih nevzorčenih strani v Prilogi. To je bilo popravljeno.

(1278) Poleg tega je več strani, povezanih z vzorčenimi skupinami ali proizvajalci, katerih ime je navedeno v Prilogi, v kateri so navedene nevzorčene sodelujoče družbe, od Komisije zahtevalo, naj njihova imena vključi v Prilogo, ker so bile povezane z navedenimi družbami ter so začele s proizvodnjo in/ali izvozom akumulatorskih električnih vozil v EU. Ker te povezane družbe v obdobju preiskave niso proizvajale niti izvažale izdelka v preiskavi, so bili ti zahtevki zavrnjeni.

(1279) Vse druge pripombe, prejete po predhodnem razkritju, bodo obravnavane v sklepni fazi.

11. **KONČNE DOLOČBE**

(1280) Komisija bo v interesu dobrega upravljanja zainteresirane strani pozvala, naj ji v določenem roku predložijo pisne pripombe in/ali zahtevajo zaslišanje pred Komisijo v trgovinskih postopkih.

(1281) Ugotovitve v zvezi z uvedbo začasnih dajatev so začasne in bodo morda v sklepni fazi preiskave spremenjene –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Uvede se začasna izravnalna dajatev na uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih predvsem za prevoz največ devetih oseb, vključno z voznikom, razen vozil kategorij L6 in L7 v skladu z Uredbo (EU) št. 168/2013 ([500]) in motornih koles, ki jih poganja (ne glede na število koles, ki se premikajo) izključno eden ali več elektromotorjev, vključno s tistimi s podaljševalnikom dosega z notranjim zgorevanjem (pomožna pogonska enota), ki se trenutno uvrščajo pod oznako KN ex 8703 80 10 (oznaka TARIC 8703 80 10 10), in ki izvirajo iz Ljudske republike Kitajske.

2. Stopnje začasne izravnalne dajatve, ki se uporablja za neto ceno franko meja Unije pred plačilom dajatev za izdelek iz odstavka 1, ki ga proizvajajo spodaj navedene družbe, so:

Družba	Začasna izravnalna dajatev	Dodatna oznaka TARIC
Skupina BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

Družba	Začasna izravnalna dajatev	Dodatna oznaka 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 (skupina) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Druge sodelujoče družbe (Priloga)	20,8 %	
Vse druge družbe	37,6 %	8999

3. Pogoj za uporabo individualnih stopenj dajatve, določenih za družbe iz odstavka 2, je predložitev veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic, ki vsebuje izjavo z datumom in podpisom uradnika subjekta, ki izdaja take račune, ter njegovim imenom in funkcijo, in sicer: „*Podpisani potrjujem, da je (količina) novih akumulatorskih električnih vozil, prodanih za izvoz v Evropsko unijo, ki jih zajema ta trgovinski račun, proizvedla družba (ime in naslov družbe) (dodatna oznaka TARIC) v Ljudski republiki Kitajski. Izjavljam, da so podatki na tem računu popolni in resnični.*“ Če tak račun ni predložen, se uporabi dajatev, ki se uporablja za vse druge družbe.

4. Pogoj za sprostitev izdelka iz odstavka 1 v prosti promet v Uniji je varščina, ki je enaka znesku začasne dajatve.

5. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavni carinski predpisi.

Člen 2

1. Zainteresirane strani Komisiji predložijo pisne pripombe k tej uredbi v 15 koledarskih dneh od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

2. Zainteresirane strani, ki želijo zahtevati zaslišanje pred Komisijo, to storijo v 5 koledarskih dneh od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

3. Zainteresirane strani, ki želijo zahtevati zaslišanje pred pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih, to lahko storijo v petih koledarskih dneh od datuma začetka veljavnosti te uredbe. Pooblaščenec za zaslišanje preuči zahteve, predložene zunaj tega roka, in se lahko odloči, ali jih bo sprejel, če je to primerno.

Člen 3

1. Carinskim organom se odredi, da ustavijo registracijo uvoza, ki je bila določena v skladu s členom 1 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2024/785.

2. Zbrani podatki o izdelkih, ki so bili uvoženi v Unijo za potrošnjo največ 90 dni pred datumom začetka veljavnosti te uredbe, se hranijo do začetka veljavnosti morebitnih dokončnih ukrepov ali prekinitve tega postopka.

Člen 4

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 1 se uporablja štiri mesece.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 3. julija 2024.

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

Sodelujoči kitajski proizvajalci izvozniki, ki niso bili vključeni v vzorec:

Sodelujoči proizvajalec izvoznik	Povezani proizvajalci	Dodatna oznaka 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	

Sodelujoči proizvajalec izvoznik	Povezani proizvajalci	Dodatna oznaka 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	