2024/1866

4.7.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/1866

ze dne 3. července 2024,

kterým se ukládá prozatímní vyrovnávací clo na dovoz nových bateriových elektrických vozidel určených pro přepravu osob, která pocházejí z Čínské lidové republiky

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]), a zejména na článek 12 uvedeného nařízení,

po konzultaci s členskými státy,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Zahájení

(1) Dne 4. října 2023 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise“) z vlastního podnětu antisubvenční šetření týkající se dovozu nových bateriových elektrických vozidel (dále jen „BEV“) určených pro přepravu osob pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčená země“, „ČLR“ nebo „Čína“) do Unie podle čl. 10 odst. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie (dále jen „základní nařízení“). Oznámení o zahájení zveřejnila Komise v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]) (dále jen „oznámení o zahájení“).

(2) Komise zahájila šetření z důvodu, že dovoz BEV, která pocházejí z ČLR, je subvencován, a tím způsobuje výrobnímu odvětví Unie újmu ([3]).

(3) Po hloubkové analýze nedávného vývoje na trhu a s ohledem na citlivost odvětví elektrických vozidel a jeho strategický význam pro hospodářství EU, pokud jde o inovace, přidanou hodnotu a zaměstnanost, shromáždila Komise informace o trhu z různých nezávislých zdrojů. Tyto informace nasvědčují tomu, že dochází k subvencování ze strany ČLR, které negativně ovlivňuje situaci výrobního odvětví BEV Unie.

(4) Na základě snadno dostupných informací existovaly dostatečné důkazy o tom, že dovoz BEV, která pocházejí z ČLR, využívá napadnutelných subvencí poskytovaných vládou Čínské lidové republiky (dále jen „čínská vláda“). Tyto subvence umožnily subvencovanému dovozu rychle zvýšit podíl na trhu Unie na úkor výrobního odvětví Unie.

(5) Z dostupných důkazů vyplynulo, že existuje pravděpodobnost podstatného zvýšení dovozu subvencovaných výrobků za nízké ceny, který by představoval bezprostřední hrozbu újmy pro již tak zranitelné výrobní odvětví Unie. Takový prudký nárůst levného dovozu, který by získal významný podíl na rychle rostoucím trhu, na němž je s přechodem trhu Unie na plnou elektrifikaci nutná značná a trvalá míra investic, by vedl výrobní odvětví Unie k velkým ztrátám, které by se mohly rychle ukázat jako neudržitelné.

([1]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 55.
([2]) Oznámení o zahájení antisubvenčního řízení týkajícího se dovozu nových bateriových elektrických vozidel konstruovaných pro přepravu osob, která pocházejí z Čínské lidové republiky, Úř. věst. C/2023/160, 4.10.2023.
([3]) Obecným pojmem „újma“ se rozumí podstatná újma, jakož i hrozba podstatné újmy nebo závažné zpoždění při zavádění výrobního odvětví, jak je stanoveno v čl. 2 písm. d) základního nařízení.

(6) Za těchto zvláštních okolností a vzhledem k tomu, že Komise měla k dispozici dostatečné důkazy nasvědčující existenci subvencování, hrozby újmy a příčinné souvislosti, které jsou nezbytné pro zahájení antisubvenčního šetření, rozhodla se v souladu s čl. 10 odst. 8 základního nařízení zahájit šetření, aniž by obdržela písemný podnět od výrobního odvětví Unie nebo jeho jménem.

(7) Před zahájením antisubvenčního šetření Komise čínské vládě oznámila, že se rozhodla zahájit z moci úřední řízení týkající se dovozu nových BEV z ČLR, a vyzvala ji ke konzultacím v souladu s čl. 10 odst. 7 základního nařízení. Čínská vláda nabídku konzultací přijala a konzultace se uskutečnily dne 2. října 2023. V průběhu konzultací byly připomínky předložené čínskou vládou náležitě zohledněny. Nebylo však dosaženo žádného vzájemně přijatelného řešení.

1.2. Celní evidence

(8) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2024/785 ze dne 5. března 2024 (dále jen „nařízení o celní evidenci“) Komise z vlastního podnětu zavedla celní evidenci dovozu nových BEV určených pro přepravu osob, která pocházejí z Číny, a to od 7. března 2024 ([4]).

1.3. Období šetření a posuzované období

(9) Šetření subvencování a újmy zahrnovalo období od 1. října 2022 do 30. září 2023 (dále jen „období šetření“ nebo „OŠ“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy se týkalo období od 1. ledna 2020 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

1.4. Zúčastněné strany

(10) V oznámení o zahájení byly zúčastněné strany vyzvány, aby se obrátily na Komisi a zúčastnily se šetření. Komise o zahájení šetření navíc výslovně informovala známé výrobce v Unii, známé vyvážející výrobce a čínskou vládu, známé dovozce, dodavatele a uživatele, jakož i sdružení, o nichž je známo, že se jich zahájení šetření týká, a vyzvala je k účasti.

(11) Podle čl. 11 odst. 11 základního nařízení byli výrobci obdobného výrobku v Unii požádáni o spolupráci s Komisí.

(12) Několik výrobců v Unii požádalo Komisi o utajení své totožnosti (dále jen „anonymita“ nebo „anonymní zacházení“) z důvodu rizika značně nepříznivého účinku v podobě odvetných opatření. Komise jednotlivě posoudila podstatu každé žádosti o zachování anonymity. Komise zjistila, že společnosti udaly oprávněné důvody ve smyslu čl. 29 odst. 1 základního nařízení a že v každém jednotlivém případě existovaly důkazy o významné možnosti odvetných opatření. Komise proto souhlasila s tím, že totožnost těchto společností by neměla být zveřejněna.

(13) Ostatní výrobci v Unii, kteří se přihlásili, si nepřáli zůstat v anonymitě. Komise se domnívala, že by mohlo existovat riziko, že výrobci v Unii, kteří požádali o anonymní zacházení se svou totožností a udali oprávněné důvody, budou ztotožněni vylučovací metodou. Aby se zajistilo, že s totožností výrobců v Unii, kteří požádali o zachování anonymity, bude skutečně zacházeno jako s důvěrnou, byla anonymita rozšířena i na všechny výrobce v Unii.

(14) Kromě toho o zachování anonymity požádala řada zúčastněných stran jiných než výrobci v Unii (např. dodavatelé a dovozci), přičemž uvedla, že hrozí riziko značně nepříznivého účinku v podobě odvetných opatření. Komise pečlivě analyzovala obdržené žádosti a usoudila, že všechny dotčené strany udaly oprávněné důvody ve smyslu čl. 29 odst. 1 základního nařízení. Proto bylo dotčeným zúčastněným stranám rovněž poskytnuto anonymní zacházení.

([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/785 ze dne 5. března 2024, kterým se zavádí celní evidence dovozu nových bateriových elektrických vozidel určených pro přepravu osob, která pocházejí z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) Čínská vláda požádala Komisi, aby objasnila skutkový a důkazní základ tvrzení výrobců v Unii o riziku odvetných opatření, na jehož základě byla některým výrobcům v Unii poskytnuto důvěrné zacházení. Čínská vláda rovněž požádala Komisi, aby zpřístupnila podání předložená výrobci v Unii, kteří požádali o důvěrné zacházení se svými názvy. Čínská vláda rovněž tvrdila, že neměla žádnou možnost vyjádřit se k poskytnutí anonymity výrobcům v Unii a k domnělým oprávněným důvodům v žádostech výrobců BEV v Unii o zachování důvěrnosti, přestože se předpokládá, že údajné riziko odvetných opatření se týká čínské vlády. Kromě toho čínská vláda tvrdila, že poskytnutí anonymity výrobcům v Unii, kteří o to nepožádali, je v rozporu s pravidly WTO i s čl. 29 odst. 1 základního nařízení, neboť poskytnutí anonymity je podmíněno prokázáním oprávněných důvodů ze strany těchto výrobců. Čínská obchodní komora pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (dále jen „CCCME“) tvrdila, že důvěrnost poskytnutá výrobcům v Unii je v rozporu s čl. 29 odst. 1 základního nařízení, neboť Komise v tomto ohledu neprokázala oprávněné důvody.

(16) Komise se domnívala, že v tomto ohledu již poskytla dostatečné informace v poznámce ke spisu ze dne 25. října 2023 ([5]), jejíž obsah je *in extenso* uveden v tomto bodě odůvodnění. V něm bylo vysvětleno, že výrobci v Unii tvrdili, že hrozí riziko významně nepříznivého účinku v podobě odvetných opatření. Komise se domnívala, že zveřejnění dalších podrobností o skutkovém a důkazním základu tvrzení každého výrobce v Unii by mohlo vést k odhalení totožnosti spolupracujících výrobců v Unii vylučovací metodou z důvodu nízkého počtu skupin vyrábějících BEV na trhu Unie a značného množství veřejných informací a informací dostupných na základě předplatného o těchto skupinách. Z tohoto důvodu nemohla Komise podané žádosti o anonymitu zpřístupnit v žádném formátu. Kromě toho, jak bylo vysvětleno v 13. bodě odůvodnění, Komise musela poskytnout anonymitu i výrobcům v Unii, kteří o ni nepožádali, aby ochránila totožnost výrobců v Unii, kteří požádali o důvěrné zacházení se svou totožností a prokázali oprávněné důvody, neboť je lze ztotožnit vylučovací metodou. Žádost a tvrzení byly proto zamítnuty.

(17) Čínská vláda tvrdila, že v nedůvěrném spisu šetření nebyly v sedmidenní lhůtě žádné informace ani důkazy týkající se registrace výrobců BEV v Unii jako zúčastněných stran. CCCME dále uvedla, že nezpřístupnění informací o registraci a neposkytnutí jasných informací o spolupráci výrobců BEV v Unii je v příkrém rozporu se zacházením s registračními formuláři a korespondencí, jakož i s podáními čínských vyvážejících výrobců, jež byly neprodleně zpřístupněny v nedůvěrném spisu. CCCME dále tvrdila, že tím bylo zasaženo do jejího práva na obhajobu, aby mohla vznést smysluplné připomínky k podpoře výrobního odvětví Unie v rámci šetření.

(18) Komise uvedla, že podle oznámení o zahájení šetření ([6]) neexistuje žádná taková sedmidenní lhůta, v níž by se výrobci v Unii nebo jiné kategorie stran měli zaregistrovat jako zúčastněné strany. Sedmidenní lhůta, na kterou se podle mínění Komise odvolávala čínská vláda, byla určena výrobcům v Unii pro předložení formuláře pro výběr vzorku. V této souvislosti Komise připomněla, že podle bodu 5.6 oznámení o zahájení šetření se výrobci v Unii, kteří předložili informace o výběru vzorku, považují za zúčastněné strany od okamžiku, kdy tyto informace předložili. To bylo potvrzeno i v tomto šetření.

(19) Na rozdíl od anonymity poskytnuté výrobcům v Unii navíc žádný čínský vyvážející výrobce o anonymitu nepožádal. Informace dostupné v nedůvěrném spisu, které se týkají celní evidence a spolupráce výrobců v Unii, proto nebyly srovnatelné s příslušnými informacemi dostupnými pro čínské vyvážející výrobce. Zejména vzhledem k tomu, že nedůvěrná podání stran, jimž byla poskytnuta anonymita, musí být nejprve důkladně zkontrolována, aby bylo zajištěno zachování anonymity, byla dostupnost těchto podání v nedůvěrném spisu mírně zpožděna. Zúčastněné strany však měly dostatek času, aby se k příslušným dokumentům vyjádřily, jakmile byly zařazeny do nedůvěrného spisu, a proto nebylo porušeno žádné právo na obhajobu. Pokud jde o podporu výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno ve 45. bodě odůvodnění, není v šetření z moci úřední pojem podpory výrobního odvětví Unie relevantní.

([5]) t23.005006.

([6]) Odkaz v pozn. pod čarou 2 výše.

(20) Zúčastněné strany měly možnost se k zahájení šetření vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních. Slyšení s útvary Komise se konala s čínskou vládou, CCCME, společností Tesla (Shanghai) Co., Ltd. („Tesla“), Smart Europe GmbH („Smart“), společností 24, společností 22 a společností Green World Mobility B.V. („Green World Mobility“) ([7]).

(21) CCCME tvrdila, že Komise ztížila právo CCCME na obhajobu tím, že jí nepřiměřeně pozdě přiznala status zúčastněné strany a uložila jí zvýšenou administrativní zátěž v důsledku příliš podrobného zkoumání plných mocí ze strany Komise.

(22) V tomto případě získala CCCME postavení zúčastněné strany dne 10. října 2023. CCCME byla požádána, aby prokázala, že zastupuje společnosti, které mají objektivní souvislost mezi svou činností a výrobkem, který je předmětem šetření. Komise proto pečlivě posoudila dokumenty plných mocí, které vyvážející výrobci poskytli CCCME. Komise dospěla k závěru, že toto posouzení neomezilo právo CCCME na obhajobu, neboť CCCME dostala dostatečnou příležitost předložit připomínky během prozatímní fáze šetření. Zejména byla prodloužena lhůta pro předložení připomínek k zahájení řízení, aby se zajistilo, že CCCME bude mít na připomínky stejný čas jako ostatní zúčastněné strany. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

1.5. **Výběr vzorku**

(23) V oznámení o zahájení přezkumu Komise uvedla, že možná bude nutné vybrat vzorek zúčastněných stran v souladu s článkem 27 základního nařízení.

1.5.1. *Výběr vzorku výrobců v Unii*

(24) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny výrobce v Unii, aby poskytli informace stanovené v oznámení o zahájení šetření.

(25) Požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku souhlasilo několik výrobců v Unii.

(26) Podle článku 27 základního nařízení byl výběr vzorku založen na největším reprezentativním objemu prodeje a výroby obdobného výrobku v Unii během období šetření. Komise rovněž zohlednila zeměpisné rozložení výrobců v Unii a zajistila zahrnutí široké škály modelů BEV. Předběžný vzorek tvořili čtyři výrobci v Unii. Výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 38 % prodeje a 34 % celkového objemu výroby výrobního odvětví Unie v období šetření. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily.

(27) Komise obdržela připomínky k předběžnému vzorku a spolupráci výrobců v Unii od společnosti 21, čínské vlády a CCCME.

(28) Čínská vláda tvrdila, že v záhlaví formulářů pro výběr vzorku nebylo uvedeno „datum uložení“, jako tomu bylo v případě formulářů pro výběr vzorku čínských vyvážejících výrobců. Kromě toho čínská vláda, CCCME a společnost 21 uvedly, že vzhledem k tomu, že totožnost výrobců v Unii nebyla zveřejněna a že chyběly podrobnosti o kritériích výběru vzorku použitých Komisí, nemohly se vyjádřit ke vzorku výrobců v Unii a provést křížovou kontrolu informací poskytnutých Komisí. Čínská vláda proto požádala Komisi, aby: i) objasnila, kolik výrobců v Unii včas zaregistrovalo svůj zájem o šetření a spolupracovalo; ii) uvedla, kolik spolupracujících výrobců BEV v Unii nebylo členy Evropského sdružení výrobců automobilů (dále jen „ACEA“); iii) objasnila, zda společnosti 2, 4, 6, 10, 23 a 25 předložily formuláře pro výběr vzorku a proč jejich formuláře pro výběr vzorku nebyly k dispozici v nedůvěrném spisu šetření – tuto žádost vznesla rovněž CCCME, která v tomto ohledu také doplnila společnosti 30 a 31; iv) objasnila, zda některá ze společností zařazených do vzorku

([7]) Pro čínskou vládu dne 10. října 2023, 31. října 2023 a 23. listopadu 2023, pro CCCME dne 11. dubna 2024, pro Teslu dne 30. října 2023 a 12. dubna 2024, pro Smart dne 8. listopadu 2023, pro společnost 24 dne 22. listopadu 2023, pro společnost 22 dne 5. prosince 2023 a 11. dubna 2024 a pro společnost Green World Mobility dne 15. dubna 2024.

patřila do stejné skupiny; v) zda Komise uplatňovala zásadu jediného hospodářského subjektu, pokud jde o výrobce v Unii zařazené do vzorku, a zda byly všechny strany ve spojení s výrobci zařazenými do vzorku požádány o poskytnutí příslušných informací; vi) objasnila, co bylo zamýšleno zahrnutím modelů v souvislosti s výběrem vzorku a jak se modely vztahovaly k předpokládaným „segmentům“, protože v případě čínských vyvážejících výrobců byly jako kritérium výběru vzorku použity nedefinované „segmenty“; vii) zda výrobci v Unii s nejvyšším objemem výroby a prodeje v období šetření byli či nebyli zařazeni do vzorku, a pokud zařazeni nebyli, aby vysvětlila, na základě čeho a z jakých důvodů se Komise rozhodla tyto společnosti do vzorku nezařadit; viii) objasnila váhu a význam jednotlivých kritérií při výběru vzorku výrobců v Unii.

(29) Některé z těchto informací si během šetření vyžádala také CCCME. Společnost 21 tvrdila, že do vzorku by měl být zařazen ještě jeden výrobce v Unii, aby Komise mohla provést objektivní šetření újmy na základě skutečných důkazů, přičemž by měla být zohledněna celková relevantnost kritérií, která Komise navrhla pro výběr vzorku.

(30) Komise uvedla, že „datum uložení“, které se objevuje na dokumentech v nedůvěrném spisu šetření, bylo automaticky generováno aplikací TRON.tdi, kterou Komise a zúčastněné strany používají při šetření týkajících se ochrany obchodu. Vzhledem k anonymitě, která byla výrobcům v Unii poskytnuta, však spolupracující výrobci v Unii předložili formuláře pro výběr vzorku prostřednictvím e-mailu, a nikoli prostřednictvím platformy TRON.tdi, jak to učinili čínští vyvážející výrobci. Kromě toho všechny odpovědi výrobního odvětví Unie na výběr vzorku byly po důkladné kontrole zařazeny do nedůvěrného spisu, a to společně do zazipované složky, aby byla zachována důvěrnost informací o spolupracujících výrobcích v Unii. Aplikace TRON.tdi nemůže do zazipované složky přidat „datum uložení“. Proto není toto „datum uložení“ na formuláři pro výběr vzorku výrobců v Unii viditelné.

(31) Komise uvedla, že všechny formuláře pro výběr vzorku předložené výrobci v Unii byly dne 30. října 2023 zpřístupněny v nedůvěrném spisu šetření ([8]). Jak je uvedeno v nedůvěrném spisu, výrobci v Unii předložili formuláře pro výběr vzorku mezi 11. a 13. říjnem (po krátkém prodloužení lhůty o dva dny, které bylo některým výrobcům v Unii poskytnuto z důvodu složitosti formuláře pro výběr vzorku). Komise je však zařadila do nedůvěrného spisu poté, co si ověřila, že nedůvěrné verze odpovědí na výběr vzorku neúmyslně nezveřejňují totožnost výrobců v Unii, kterým byla poskytnuta anonymita, jak je vysvětleno ve 12. až 14. bodě odůvodnění. Vzhledem k tomu, že výrobcům v Unii byla poskytnuta anonymita, Komise navíc nemohla sdělit, zda výrobci v Unii zařazení do vzorku patří do stejné skupiny a zda jsou členy ACEA, protože by to mohlo vést k tomu, že by příslušné subjekty byly rozpoznatelné, a tím by byla ohrožena jejich anonymita.

(32) Kromě toho ze stejných důvodů Komise nemohla sdělit, zda byli do vzorku zařazeni výrobci v Unii s nejvyšším objemem výroby a prodeje. Komise nicméně připomněla, že článek 27 základního nařízení neobsahuje povinnost vybrat pouze největší výrobce z hlediska objemu výroby a prodeje, ani neobsahuje žádné pořadí kritérií v něm uvedených. Cílem tohoto ustanovení je zajistit, aby Komise při použití těchto kritérií vybrala co nejreprezentativnější vzorek, který lze v rámci časových možností přiměřeně prošetřit. Výběr vzorku v tomto šetření byl plně v souladu s tímto odůvodněním a zároveň zohledňoval specifika tohoto případu.

(33) Komise rovněž zajistila reprezentativnost vzorku tím, že do něj zahrnula širokou škálu modelů BEV, které bylo možné porovnat na straně Unie a na straně vývozu. Pokud jde o otázku, zda Komise uplatňuje zásadu jediného hospodářského subjektu, pokud jde o výrobce v Unii zařazené do vzorku, a zda jsou všechny strany ve spojení s výrobci zařazenými do vzorku povinny poskytnout příslušné informace, Komise uvedla, že zásada jediného hospodářského subjektu se vztahuje na vývozce pro výpočet vývozní ceny u vývozu uskutečněného prostřednictvím obchodníků/dovozců se sídlem ve třetích zemích, a proto není jasné, co čínská vláda v tomto ohledu požaduje. Kromě toho, jak bylo uvedeno ve formuláři pro výběr vzorku výrobců v Unii, bylo požadováno, aby byl formulář pro výběr vzorku předložen na úrovni právních subjektů výroby, a nikoli na úrovni skupiny. Proto byl každý právní subjekt s výrobou v Unii požádán o předložení formuláře pro výběr vzorku.

([8]) Ref. č. t23.005111.

(34) Komise po pečlivé analýze všech připomínek usoudila, že vzorek je v souladu s právem EU a WTO. Vzorek přiměřeně reprezentoval výrobce obdobného výrobku v Unii. Komise na úvod připomněla, že příslušná ustanovení o výběru vzorku jsou uvedena v článku 27 základního nařízení. Příslušná ustanovení poskytují při výběru vzorku široký prostor pro uvážení podle příslušných kritérií, která jsou v nich uvedena. Zejména čl. 27 odst. 2 základního nařízení jasně stanoví, že „*konečný výběr stran […] provádí Komise*“. Komise dále připomněla, že Dohoda WTO o subvencích a vyrovnávacích opatřeních (dále jen „Dohoda o subvencích a vyrovnávacích opatřeních“) neobsahuje ustanovení o výběru vzorku, což opět potvrzuje široký prostor pro uvážení Komise v této záležitosti. Jak je vysvětleno v 26. bodě odůvodnění, na základě informací poskytnutých v odpovědích na výběr vzorku činil navrhovaný vzorek v období šetření 38 % prodeje a 34 % výroby v Unii. Komise považovala tato procenta za reprezentativní podle článku 27 základního nařízení. Metodika výběru vzorku byla podrobně vysvětlena v poznámce k předběžnému vzorku ze dne 30. října 2023.

(35) Aby byla zajištěna co největší reprezentativnost výrobců BEV v Unii, zohlednila Komise kromě objemů také zeměpisné rozložení výrobců v Unii a zajistila zahrnutí široké škály modelů BEV. Stejně jako v případě jiných antisubvenčních šetření bylo zohledněno zeměpisné rozložení s cílem potvrdit reprezentativnost vzorku v souladu s článkem 27 základního nařízení.

(36) Kromě toho Komise vzala v úvahu širokou škálu modelů BEV, aby zajistila vysokou míru reprezentativnosti při jejich porovnávání s odpovídajícími modely vyváženými čínskými vyvážejícími výrobci v souladu s prostorem pro uvážení, který má při výběru konečného vzorku.

(37) Proto Komise usoudila, že vzorek je reprezentativní (i ze zeměpisného hlediska), zatímco větší vzorek by nebylo možné v daném čase přiměřeně prošetřit. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(38) CCCME tvrdila, že nedůvěrné odpovědi výrobců v Unii na formuláře pro výběr vzorku nebyly v souladu s čl. 29 odst. 2 základního nařízení, jelikož výrobci v Unii neodpověděli na všechny otázky obsažené ve formuláři pro výběr vzorku. CCCME zejména uvedla, že společnost 11 odpověděla pouze na pět z 22 otázek obsažených ve formuláři pro výběr vzorku. CCCME dále tvrdila, že společnosti 11, 12 a 15 neposkytly informace o zaměstnanosti, zatímco společnosti 7, 8, 9 a 13 poskytly pouze indexované údaje o zaměstnanosti během období šetření, avšak žádné údaje o zaměstnanosti v předchozích letech, přičemž ve formuláři pro výběr vzorku byla uvedena výroba v těchto letech. CCCME dále tvrdila, že žádný z výrobců v Unii neodůvodnil existenci „výjimečných okolností“ v jakékoli souvislosti a všechny informace byly upraveny.

(39) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Formulář pro výběr vzorku obsahoval deset hlavních otázek. Kromě toho otázka 5 i otázka 6 obsahovaly jednu další podotázku, která byla vzhledem k anonymitě poskytnuté výrobcům v Unii ze své podstaty důvěrná, neboť požadovala názvy společností ve spojení, které se podílejí na výrobě a prodeji obdobného výrobku vyráběného v Unii a subdodavateli. Je rovněž zřejmé, že pokud některá společnost neměla společnosti ve spojení, které by se podílely na výrobě a prodeji obdobné produkce vyráběné v Unii, ani subdodavatele, nemusela na příslušnou podotázku odpovídat. To byl případ společnosti 11, která v otázce 6 uvedla, že nemá subdodavatele. V tomto případě tedy nebylo jasné, proč se CCCME domnívá, že společnost 6 neodpověděla na podotázku 6 odst. 1. Otázky 8 a 9 navíc obsahovaly 5, resp. 4 další podotázky. Jak však bylo vysvětleno v poznámce ke spisu ze dne 25. října 2023 ([9]), otázky č. 8 a 9, na které bylo třeba odpovědět ano či ne, by mohly odhalit totožnost příslušného výrobce v Unii na základě tržních znalostí o struktuře výrobního odvětví Unie, a proto Komise dospěla k závěru, že odpovědi na tyto otázky (spolu s uvedenými podotázkami) nemohou být shrnuty v nedůvěrné verzi formuláře pro výběr vzorku, aniž by hrozilo riziko odhalení důvěrných informací ve smyslu čl. 29 odst. 2 základního nařízení, a tím ohrožení anonymity poskytnuté výrobcům v Unii. Výrobci v Unii proto nemuseli na tyto otázky poskytnout nedůvěrnou odpověď. Společnost 11 odpověděla na otázky 1, 2, 4, 5, 6 a 7. Odpověď na otázku 3, v níž byli výrobci v Unii požádáni, aby s ohledem na poskytnutou anonymitu uvedli modely BEV, které byly vyrobeny a prodávány v Unii, byla ze své podstaty důvěrná, neboť by podle ní mohly být příslušné subjekty rozpoznatelné, a tím by byla ohrožena anonymita.

([9]) Poznámka ke spisu ze dne 25. října 2023 (t23.005006).

(40) Pokud jde o počet zaměstnanců, Komise uvedla, že společnost 11 vyráběla BEV pouze v období šetření a v malých objemech. Počet zaměstnanců navíc není kritériem pro výběr vzorku. Jak je vysvětleno v 26. bodě odůvodnění, kritérii použitými pro výběr vzorku výrobců v Unii byly objem výroby a prodeje, zeměpisné rozložení a modely BEV. Proto skutečnost, že jeden výrobce v Unii neuvedl počet zaměstnanců v období šetření nebo že někteří výrobci v Unii uvedli počet zaměstnanců pouze v období šetření, neznamená, že by jejich odpovědi na formulář pro výběr vzorku byly neplatné. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(41) Pokud jde o tvrzení, že výrobci z Unie neodůvodnili existenci „výjimečných okolností" v jakékoliv souvislosti a že veškeré informace byly upraveny, Komise konstatovala, že není jasné, na které informace se CCCME odvolává. V případě, že se CCCME odvolává na kontaktní údaje společností, nemuseli výrobci v Unii při vyplňování formuláře pro výběr vzorku uvádět „výjimečné okolnosti", jelikož jim byla poskytnuta anonymita, jak je vysvětleno ve 12. a 13. bodě odůvodnění. Výrobci v Unii navíc nemohli uvádět své kontaktní údaje, protože by tak mohly být příslušné subjekty rozpoznatelné, a tím by byla ohrožena jejich anonymita. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(42) Čínská vláda a CCCME prohlásily, že podle tiskové zprávy společnosti MLex nebyli němečtí výrobci BEV, například Volkswagen, BMW a Mercedes-Benz, zařazeni do vzorku. Čínská vláda a CCCME tvrdily, že to bylo podruhé od zahájení šetření, kdy společnost MLex měla informace týkající se výběru vzorku výrobců v Unii, které neměla k dispozici CCCME ani ti čínští vyvážející výrobci, kteří při šetření spolupracovali. CCCME a čínská vláda tvrdily, že společnost MLex věděla o žádostech výrobců v Unii o zachování anonymity dne 13. října 2023, zatímco zúčastněné strany se o této záležitosti dozvěděly přibližně o dva týdny později. CCCME proto tvrdila, že pokud je tisková zpráva týkající se vzorku výrobců v Unii přesná, CCCME vyjádřila důraznou námitku proti skupinám vybraných vyvážejících výrobců a uvedla, že Komise by měla použít vzorek, který je statisticky reprezentativní. V této souvislosti odkázala na rozsudek Soudního dvora ve věci *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). Kromě toho CCCME tvrdila, že vyloučení hlavních výrobců v Unii ze vzorku představuje výrazný odklon od zavedené praxe Komise, podle níž jsou do vzorku obvykle zařazeni největší výrobci za účelem komplexní a reprezentativní analýzy.

(43) Komise se nemůže vyjadřovat k obsahu tiskových zpráv, neboť pro toto šetření jsou důležité informace, které jsou k dispozici ve spisu. Kromě toho, jak je vysvětleno ve 12. a 13. bodě odůvodnění, byla výrobcům v Unii poskytnuta anonymita, a proto Komise nemůže zveřejnit názvy výrobců v Unii zařazených do vzorku. Navíc, jak je vysvětleno v 26. bodě odůvodnění, navrhovaný vzorek představoval 38 % prodeje a 34 % výroby v Unii v období šetření a tato procenta byla podle článku 27 základního nařízení považována za reprezentativní. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(44) CCCME tvrdila, že Komise by měla zveřejnit úroveň spolupráce výrobců BEV v Unii, jelikož se jedná o faktickou otázku, která je jádrem jakéhokoli posouzení hrozby podstatné újmy, které má Komise provést. CCCME tvrdila, že pokud výrobci BEV z výrobního odvětví Unie nechtějí ochranu, neměla by být na dovoz BEV z Číny uložena žádná opatření.

(45) Komise konstatovala, že úroveň spolupráce při šetření je vyžadována pouze pro účely posouzení reprezentativnosti. Vzhledem k tomu, že toto šetření bylo zahájeno z moci úřední, nemusela Komise úroveň spolupráce zveřejňovat. Výrobci v Unii ve fázi výběru vzorku spolupracovali dostatečně na to, aby Komise mohla vybrat reprezentativní vzorek výrobců v Unii a pokračovat v šetření. Jak je vysvětleno v 26. bodě odůvodnění, výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 38 % prodeje a 34 % celkového objemu výroby výrobního odvětví Unie v období šetření, které bylo považováno za reprezentativní. V oddíle „Zájem Unie" níže Komise posuzovala, zda je v zájmu Unie uložit vyrovnávací opatření na dovoz BEV z Číny. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

([10]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. září 2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH v. Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, bod 86.

1.5.2. *Výběr vzorku dovozců*

(46) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení.

(47) Žádní dovozci, kteří nejsou ve spojení, nespolupracovali, a proto nebyl výběr vzorku nutný.

1.5.3. *Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR*

(48) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny vyvážející výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení. Komise kromě toho požádala stálou misi Čínské lidové republiky při Evropské unii, aby označila a/nebo kontaktovala případné další vyvážející výrobce, kteří by mohli mít o účast na šetření zájem.

(49) Požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku souhlasilo dvacet jedna vyvážejících výrobců / skupin vyvážejících výrobců v dotčené zemi. Komise předběžně vybrala vzorek tří spolupracujících skupin výrobců. Kromě absolutního objemu vývozu do Unie Komise dále zvažovala prodej modelů BEV v různých „segmentech trhu“ (chápaných jako různé „typy výrobku“), aby byla řádně zajištěna co největší reprezentativnost výrobního odvětví výrobku, který je předmětem šetření. Komise rovněž zvážila možnou způsobilost skupin vyvážejících výrobců pro režimy subvencí uvedené ve zprávě o dostatečnosti důkazů na základě odpovědí na dotazníky pro výběr vzorku. Vzhledem k povaze a účinkům dotčené subvence, která vede ke zvýšené výrobě BEV a hrozbě újmy, kterou může utrpět výrobní odvětví Unie, byla při výběru zohledněna také dostupnost volných kapacit. Do vzorku byly zařazeny tyto skupiny:

— Skupina BYD, kterou tvoří vyvážející výrobci:

  — 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, kterou tvoří vyvážející výrobci:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited,

  — SAIC Motor Corporation Limited,

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation,

— Skupina Geely, kterou tvoří vyvážející výrobci:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Skupiny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku (dále jen „vyvážející výrobci zařazení do vzorku“) představovaly co do počtu kusů 43 % výroby, 51 % domácího prodeje a 39 % odhadovaného celkového objemu vývozu z ČLR do Unie v období šetření.

(51) V souladu s čl. 27 odst. 2 základního nařízení byl výběr vzorku projednán se všemi známými vyvážejícími výrobci a s čínskou vládou.

(52) Připomínky k navrhovanému vzorku byly obdrženy od čínské vlády, CCCME a tří skupin vyvážejících výrobců, z nichž jedna byla do vzorku zařazena (BYD), dvě zařazeny nebyly, a to Tesla a Great Wall Motor Company Limited (dále jen „GWM“), a jednoho výrobce v Unii (společnost 24).

(53) Všechny tyto strany se dotazovaly na důvody, proč se Komise odchýlila od své standardní praxe, kdy jako rozhodující kritérium pro výběr vzorku vyvážejících výrobců používá pouze největší reprezentativní objem vývozu do Unie. Kromě toho tvrdily, že Komise tím, že při výběru vzorku použila jiné prvky než největší objem vývozu, například způsobilost vyvážejících výrobců pro režimy subvencí a rozmanitost modelů prodávaných v různých segmentech trhu, nevybrala vzorek v souladu s požadavky stanovenými v čl. 27 odst. 1 základního nařízení a v čl. 6 odst. 10 antidumpingové dohody WTO, neboť v Dohodě o subvencích a vyrovnávacích opatřeních chybí ustanovení o výběru vzorku. Společnost Tesla požádala o zařazení do vzorku vzhledem k praxi Komise vycházet z „*největšího reprezentativního objemu vývozu do Unie*“.

(54) V tomto ohledu Komise konstatovala, že článek 27 základního nařízení neobsahuje povinnost vybrat pouze největší výrobce z hlediska objemu ani neobsahuje žádné pořadí kritérií pro výběr vzorku. Aby byla zajištěna účinnost šetření, má Komise prostor pro posouzení ([11]) výběru vzorku na základě těchto kritérií s cílem zajistit, že bude reprezentativní pro způsobilost subvencí uvedených v oznámení o zahájení šetření. Zejména čl. 27 odst. 2 základního nařízení jasně stanoví, že „*konečný výběr stran […] provádí Komise*“. Komise proto zvážila další prvky, které byly zvažovány i v minulých antisubvenčních šetřeních ([12]), s cílem zaručit reprezentativnost vzorku odvětví BEV v Číně.

([11]) Věc T-444/11, *Gold East Paper a Gold Huasheng Paper v. Rada*, 11/09/2014 (T-444/11) (§ 275). Soudní dvůr připomíná prostor pro posouzení, který mají orgány EU a je uznán v judikatuře, kdy se soudní přezkum hodnocení musí omezit na zjevně nesprávné posouzení.

([12]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1519 ze dne 14. září 2015 o uložení konečného vyrovnávacího cla na dovoz bionafty pocházející ze Spojených států amerických (Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 99) (§ 20). Komise vybrala vzorek tří vyvážejících výrobců s nejvyšším objemem domácího prodeje a prodeje na vývoz;
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2287 ze dne 17. prosince 2021, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz některých konvertovaných hliníkových fólií pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2021/2170 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz konvertovaných hliníkových fólií pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 458, 22.12.2021, s. 344).
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/72 ze dne 18. ledna 2022, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 012, 19.1.2022, s. 34) (§ 49). Komise rovněž zohlednila zeměpisné rozložení společností.
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/969 ze dne 8. června 2017, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 146, 9.6.2017, s. 17) (§ 28). Komise měla za to, že čtyři skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku jsou reprezentativní nejen z hlediska objemu, ale také z hlediska jejich způsobilosti k získání subvencí, jak bylo uvedeno v podnětu, jakož i z hlediska šetřených subvenčních praktik podle oznámení o zahájení šetření;
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1690 ze dne 9. listopadu 2018, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily a s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1) (§ 41) „(…) *účelem vzorku je poskytnout přehled o celém odvětví pneumatik v ČLR, pokud jde o vznik nároku na všechny typy údajných subvencí.*“;
Nařízení Rady (ES) č. 930/2003 ze dne 26. května 2003, kterým se ukončuje antidumpingové a antisubvenční řízení týkající se dovozu lososa obecného pocházejícího z Norska a antidumpingové řízení týkající se dovozu lososa obecného pocházejícího z Chile a Faerských ostrovů (Úř. věst. L 133, 29.5.2003, s. 1) (§ 25). Kritéria, která byla rovněž shledána důležitými při výběru chilského vzorku, byla reprezentativní domácí prodej a významná produkce.

(55) Výběr vzorku vyvážejících výrobců se opíral nejen o objem vývozu, ale také o rozmanitost modelů BEV prodávaných v různých segmentech trhu (tj. typy výrobků), reprezentativnost společností/skupin z hlediska potenciální způsobilosti režimů zahrnutých do zprávy o dostatečnosti důkazů a celkovou výrobní kapacitu včetně volné kapacity. S přihlédnutím ke všem těmto faktorům společně byl vybraný vzorek považován za nejreprezentativnější vzorek, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně prošetřen. Výběr vzorku byl plně v souladu s ustanoveními článku 27 základního nařízení s ohledem na zvláštnosti případu. Vzhledem k vysoké reprezentativnosti vzorku, pokud jde o kritéria uvedená ve 49. bodě odůvodnění a lhůtu, která byla pro šetření k dispozici, nepovažovala Komise výběr dalšího vyvážejícího výrobce do vzorku za vhodný. Proto byla žádost společnosti Tesla o zařazení do vzorku zamítnuta.

(56) Čínská vláda dále tvrdila, že Komise neposkytla požadované vysvětlení ohledně výběru vzorku vyvážejících výrobců, zejména pokud jde o zohlednění a relativní váhu čtyř kritérií, ke kterým se přihlíží při výběru vzorku, základ pro určení prodeje na vývoz různých segmentů trhu, základ pro posouzení potenciální způsobilosti skupin vyvážejících výrobců pro režimy subvencí a dostupnosti volných kapacit a význam rozhodnutí Komise vycházet pro účely výběru vzorku z odpovědí na formuláře pro výběr vzorku, a to bez ohledu na to, zda mohou být spojeny s jinými skupinami vyvážejících výrobců.

(57) Komise považovala výběr tří skupin společností za nejreprezentativnější objem, který mohla ve stanovené lhůtě prošetřit, přičemž se nezabývala pouze absolutními údaji o výrobě, prodeji a vývozu, ale při posuzování reprezentativnosti vzorku zohlednila řadu dalších prvků, včetně rozmanitosti modelů BEV prodávaných v různých segmentech trhu, reprezentativnosti společností/skupin z hlediska potenciální způsobilosti režimů zahrnutých do zprávy o dostatečnosti důkazů a celkové výrobní kapacity včetně volné kapacity na základě informací uvedených ve formuláři pro výběr vzorku. Při posuzování těchto prvků byl zvolen komplexní přístup, přičemž žádný z jednotlivých prvků nebyl považován za rozhodující. Segmenty trhu byly posuzovány na základě veřejně dostupných informací o modelech prodávaných vyvážejícími výrobci na trhu Unie. Jak je uvedeno v poznámce ke konečnému vzorku vyvážejících výrobců, Komise považovala způsobilost režimů subvencí vyvážejících výrobců zařazených do vzorku za objektivní kritérium, které má zajistit, aby vzorek reprezentativně odrážel úroveň subvencování v dotčené zemi. Výběr byl založen na formulářích pro výběr vzorku obdržených od spolupracujících vyvážejících výrobců, které měly zahrnovat všechny strany ve spojení důležité pro šetření. Vzhledem k tomu, že tyto odpovědi byly poskytnuty na základě vlastního prohlášení, Komise výslovně uvedla, že by mohlo být opodstatněné další posouzení stran ve spojení s těmito vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku.

(58) Podle čínské vlády a CCCME nebylo v konečném rozhodnutí o výběru vzorku uvedeno žádné odůvodnění pro vyloučení největšího čínského vyvážejícího výrobce Tesla ze vzorku vyvážejících výrobců.

(59) Společnost Tesla byla v období šetření skutečně jedním z největších vyvážejících výrobců, pokud jde o vývoz do Unie. Avšak na rozdíl od tvrzení CCCME a jak je vysvětleno v 54. a 57. bodě odůvodnění, by výběr vzorku neměl být založen pouze na největším objemu výroby, prodeje nebo vývozu, ale na největším reprezentativním objemu. Jak je uvedeno v poznámce ke konečnému vzorku vyvážejících výrobců, mělo se za to, že konečný výběr vzorku dostatečně reprezentuje vyvážející výrobce BEV působící v Číně, a byl založen na největším reprezentativním objemu výroby, prodeje nebo vývozu do Unie během období šetření, který mohl být ve lhůtě, která byla k dispozici, přiměřeně přezkoumán, se zohledněním prvků uvedených v 57. bodě odůvodnění. Komise proto tvrzení čínské vlády a CCCME zamítla.

(60) Společnost Tesla dále tvrdila, že Komise nevybrala do vzorku celé skupiny, ale pouze některé vyvážející výrobce a společnosti ve spojení v rámci skupiny zařazené do vzorku.

(61) Tato připomínka je věcně nesprávná. Komise nevybírala vzorek na základě jednotlivých subjektů, ale na základě skupin uvedených v informacích poskytnutých v odpovědích na formuláře pro výběr vzorku. Všechny vyrábějící subjekty patřící do těchto skupin jsou součástí vzorku bez ohledu na to, zda jsou jednotlivě uvedeny v poznámce o konečném vzorku vyvážejících výrobců.

(62) Kromě toho čínská vláda i CCCME namítaly, že výběrem tří společností v čínském vlastnictví, a nikoli výběrem vzorku společností nebo společných podniků v zahraničním vlastnictví, dochází k diskriminaci čínských značek. Čínská vláda, skupina BYD a společnost Tesla poukázaly na to, že zpráva o dostatečnosti důkazů, na níž Komise založila své posouzení potenciální způsobilosti pro režimy subvencí a výběr vzorku, je neobjektivní a účelově určila určité výrobce v ČLR a zaměřila se na ně. Čínská vláda, CCCME, Tesla a GWM tvrdily, že Komise výběrem vzorku na základě kritérií, která by mohla vést k pozitivnímu závěru o hrozbě újmy, nesplnila povinnost provést objektivní šetření újmy stanovenou v čl. 8 odst. 1 základního nařízení. Všechny připomínkující strany zdůraznily nedostatečné zveřejnění metodiky a analýzy použité pro výběr vzorku.

(63) Komise odmítla argument, že jednala diskriminačně. Za prvé, jak je vysvětleno v poznámce ke spisu týkající se výběru konečného vzorku, některé ze skupin zařazených do vzorku mají společné podniky s evropskými výrobci automobilů. Za druhé, veškerá opatření uložená v důsledku šetření by se vztahovala na všechna BEV vyráběná v ČLR a odtud vyvážená, bez ohledu na vlastnictví vyvážejících výrobců. Za třetí, většina společností/skupin, které se přihlásily do vzorku, je buď v úplném nebo částečném čínském vlastnictví a/nebo má dohody o společných podnicích se zahraničními partnery.

(64) Potenciální způsobilost režimů zahrnutých do zprávy o dostatečnosti důkazů byla jedním z několika prvků, které Komise považovala za nezbytné k zajištění co největší reprezentativnosti výrobců BEV a k doložení reprezentativnosti vzorku v souladu s článkem 27 základního nařízení. Kromě toho je potenciální způsobilost režimů subvencí prvkem, který zdaleka není neobjektivní, nýbrž je objektivním kritériem, které má zajistit, aby byl vzorek pro úroveň subvencování v dané zemi reprezentativní. Při použití potenciální způsobilosti jako kritéria pro výběr spolupracujících vyvážejících výrobců tedy Komise nevybrala společnosti s nejvyšší měrou subvencování, protože v době rozhodnutí o výběru vzorku nebyly známy konkrétní částky, které tyto společnosti obdržely. Kromě toho skutečnost, že určitá společnost může být *a priori* potenciálně způsobilá pro získání subvencí z konkrétního režimu, automaticky neznamená, že tato společnost v období šetření tento režim využívala. Komise se proto domnívala, že společnosti neprokázaly, jakým způsobem se Komise při výběru vývozců zařazených do vzorku dopustila zjevně nesprávného posouzení ([13]), které by vedlo k zavádějícím výsledkům a představovalo porušení povinnosti provést objektivní zkoumání újmy – přičemž Komise připomíná, že i zde má široký prostor pro uvážení ([14]).

(65) A konečně, na rozdíl od argumentů některých stran byla metodika výběru vzorku podrobně vysvětlena již v poznámce k předběžnému vzorku zveřejněné dne 25. října 2023.

(66) Vyvážející výrobce GWM požádal o zařazení do vzorku a o vyřazení jedné společnosti zařazené do vzorku s odůvodněním, že vybraná společnost není dostatečně reprezentativní pro celé výrobní odvětví BEV v ČLR, pokud jde o značku, technologii a ceny jejího hlavního modelu BEV vyváženého do Unie. Společnost GWM tvrdila, že by měla být zařazena do vzorku, protože je jedním z mála vyvážejících výrobců, kteří včas předložili požadované informace pro výběr vzorku, a jedním z největších reprezentativních vývozců BEV v ČLR s ohledem na značně rozmanité modely BEV, které vyváží do Unie, na svou zeměpisnou polohu, na dodržování technologií v oblasti bezpečnosti výrobků a životního prostředí, na své významné investice do výzkumu a vývoje a na vertikální integraci svého systému dodavatelského řetězce.

([13]) Věc T-30/19 a T-72/19, *CRIA a CCCMC v. Komise*, 4.5.2022, (T-30/19) (§ 115). Je třeba mít na paměti, že určení existence a výše újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie a existence příčinné souvislosti vyžaduje posouzení složitých hospodářských situací, v souvislosti s nimiž mají orgány EU široký prostor pro uvážení.

([14]) *Tamtéž*.

(67) Všechny společnosti, které se přihlásily do výběru vzorku, předložily své odpovědi ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení šetření nebo v dohodnuté lhůtě na základě odůvodněných žádostí o prodloužení. Jak je uvedeno v 53. až 57. bodě odůvodnění, Komise považovala vybraný vzorek za nejreprezentativnější vzorek, který bylo možné ve stanovené lhůtě přiměřeně prošetřit. Výběr vzorku byl plně v souladu s ustanoveními článku 27 základního nařízení, přičemž byly zohledněny zvláštnosti případu. Jelikož žádný z argumentů společnosti GWM nezpochybnil výběr vzorku Komisí, byla žádost společnosti GWM o zařazení do vzorku zamítnuta.

(68) Společnosti CCCME, BYD, GWM a Tesla dále tvrdily, že volnou kapacitu nelze považovat za faktor, který se má použít ke stanovení vzorku, ale za faktor, který by měl být posouzen v průběhu šetření.

(69) Toto šetření je založeno na hrozbě újmy. Proto byly při výběru reprezentativního vzorku považovány za důležité informace o úrovni potenciálního prodeje vyvážejících výrobců v blízké budoucnosti. Skutečnost, že volná kapacita byla jedním z prvků, o něž se opíralo rozhodování Komise o vzorku, nevyloučila hodnocení tohoto faktoru v průběhu šetření za účelem zjištění hrozby podstatné újmy pro výrobní odvětví Unie.

(70) S ohledem na výše uvedené důvody se Komise rozhodla ponechat navrhovaný vzorek jako konečný vzorek.

(71) Ve svých připomínkách po rozhodnutí o výběru vzorku požádala společnost NIO o dodatečná vysvětlení ohledně své konkrétní situace mezi výrobci nezařazenými do vzorku.

(72) Komise se jejími připomínkami zabývala v samostatném podání zaslaném pouze této společnosti.

(73) Po výběru vzorku se dne 8. listopadu 2023 konalo slyšení se společností Smart, která požádala, aby nebyla považována za součást skupiny Geely, ale za samostatného vyvážejícího výrobce. Při tomto tvrzení se společnost Smart opírala zejména o zjištění Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise v řízení o spojení podniků v souvislosti s výrobou BEV Smart v ČLR ([15]).

(74) Komise toto tvrzení zamítla. Za prvé, rozhodnutí o fúzi se přijímají na základě jiného právního základu, než tomu bylo u základního nařízení, které stanoví jiné cíle a vyžaduje jiné typy posouzení. Za druhé, rozhodnutí o fúzi stanovilo, že společný podnik Daimler a Geely je plně funkčním společným podnikem, avšak nedospělo k žádnému závěru ohledně jeho závislosti na skupině Geely. Z rozhodnutí totiž vyplynulo, že výrobní a distribuční operace společnosti Smart v ČLR probíhají v rámci společného podniku se společností Geely. Navíc pod společný podnik spadá i prodej a marketing týkající se Unie. Kromě toho se vzhledem k existujícímu obchodnímu vztahu mezi společností Smart a skupinou Geely tyto dvě strany zjevně jevily jako strany ve spojení ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447 ([16]). Na základě toho Komise dospěla k závěru, že na společnost Smart je třeba pohlížet jako na součást skupiny Geely.

(75) CCCME považovala požadavky na podávání zpráv čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku za příliš zatěžující, zejména pokud jde o informace požadované od dodavatelů vstupů ve spojení a překlad výročních zpráv.

(76) Ve zprávě o dostatečnosti důkazů se uvádí, že subvencování ze strany vlády se rozšířilo na celý výrobní a dodavatelský řetězec odvětví BEV, mimo jiné poskytováním dílů a konstrukčních částí za cenu nižší než přiměřenou. Komise považovala požadované informace od stran ve spojení s vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku za nezbytné pro posouzení existence napadnutelných subvencí týkajících se dílů a konstrukčních částí BEV, včetně baterií, a proto tvrzení CCCME zamítla.

([15]) Věc M.9360 – Daimler / Geely / JV, rozhodnutí Komise ze dne 10. 12. 2019 podle čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady č. 139/2004 a článku 57 Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

([16]) Úř. věst. L 343, 29.12.2015, s. 558.

1.5.4. *Odpovědi na dotazníky a inspekce na místě*

(77) Komise zaslala dotazníky čínské vládě, třem skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku, čtyřem výrobcům v Unii zařazeným do vzorku a dvěma uživatelům.

(78) Komise obdržela odpovědi na dotazník od čínské vlády, tří skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku a dvou uživatelů.

(79) Komise si vyžádala a ověřila všechny údaje, které považovala za nezbytné k stanovení subvence, výsledné újmy (včetně hrozby újmy) a zájmu Unie.

(80) Inspekce na místě podle článku 26 základního nařízení se uskutečnily v prostorách těchto společností:

Výrobci v Unii a společnosti, které jsou s nimi ve spojení:

— Společnost 7

— Společnost 17

— Společnost 18

— Společnost 27

Uživatelé:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Vyvážející výrobci v ČLR a společnosti ve spojení:

— Skupina BYD

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., An-jang, Čína

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

  — BYD Auto Co., Ltd., Si-an, Čína

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

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

  — BYD Europe B.V., Nizozemsko

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

  — BYD Co., Ltd., Šen-čen, Čína

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

  — BYD Hong Kong, Zvláštní administrativní oblast Hongkong

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Čchang-ša, Čína

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Čchang-ša, Čína

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Čchang-ša, Čína

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

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

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

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

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

— Skupina Geely

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

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.,
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.,
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.,
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.,
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.,
- Wuhan Lotus car sales (prodej na vývoz) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (výzkum a vývoj) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.,
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., pobočka Ning-po,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., pobočka Wu-chan,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., pobočka Čcheng-tu,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., ústředí
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.,
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Švédsko
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Německo

— 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) Jak bylo zdůrazněno v oddíle 3.3, Komise se potýkala s problémy v oblasti spolupráce, kdy několik čínských skupin zařazených do vzorku neposkytlo odpovědi na dotazník za některé společnosti nebo poskytlo neúplné či žádné informace týkající se struktury jejich společnosti nebo výrobních nákladů. Z toho důvodu neměla Komise úplný přehled o společnostech, které by měly poskytnout odpověď na dotazník, ani o podílu, který představují v rámci celkových výrobních nákladů.

(82) Proto se Komise na základě informací ze spisu rozhodla zaměřit na výrobce BEV, dodavatele hlavních vstupů a další společnosti, které se podílely na financování a výzkumných a vývojových činnostech, které poskytly odpověď na dotazník a které bylo možné ověřit v období před uložením prozatímních opatření.

(83) Ačkoli Komise rovněž obdržela odpovědi na dotazník od jiných společností ve spojení, jejichž činnosti spadaly do rozsahu činností, které vyžadovaly předložení odpovědi na dotazník, Komise nebyla schopna tyto odpovědi v období před uložením prozatímních opatření posoudit. Komise si vyhrazuje právo posuzovat dotčené odpovědi až do konečné fáze tohoto řízení.

1.5.5. *Tvrzení týkající se transparentnosti a postupu*

(84) Podle čínské vlády skutečnost, že společnost MLex měla zřejmě více informací o vzorku výrobců BEV v Unii než zúčastněné strany, potvrdila, že šetření nebylo transparentní a zasáhlo do práv na spravedlivý proces zúčastněných stran.

(85) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak je uvedeno výše ve 43. bodě odůvodnění, Komise se nemůže vyjadřovat k obsahu tiskových zpráv, přičemž příslušné informace jsou obsaženy ve spisu tohoto šetření. Komise včas připojila k nedůvěrnému spisu šetření všechny relevantní informace a poskytla stranám dostatek příležitostí k vyjádření. Všechny obdržené připomínky Komise v průběhu šetření řádně posoudila a vysvětlila je v příslušném oddíle tohoto nařízení.

(86) CCCME tvrdila, že Komise zařadila odpovědi výrobního odvětví Unie na dotazník do nedůvěrného spisu šetření opožděně, což je v ostrém kontrastu s rychlostí, s níž Komise ukládala nedůvěrné verze odpovědí na dotazník předložené čínskými vyvážejícími výrobci. CCCME tvrdila, že toto zpoždění přispělo k nedostatečné transparentnosti, pokud jde o výrobní odvětví BEV v Unii a aspekty šetření týkající se újmy.

(87) Komise s tímto tvrzením nesouhlasí. Jak je vysvětleno ve 12. a 13. bodě odůvodnění, výrobcům v Unii byla poskytnuta anonymita. Komise proto musela pečlivě kontrolovat, zda dokumenty předložené výrobním odvětvím Unie neúmyslně neodhalují totožnost výrobců v Unii a neohrožují tak poskytnutou anonymitu. Tyto kontroly byly časově náročné. CCCME a další zúčastněné strany měly dostatek času, aby se k odpovědím na dotazník vyjádřily, jakmile byly přidány do nedůvěrného spisu šetření.

(88) CCCME tvrdila, že neexistence korespondence mezi Komisí a ACEA v nedůvěrném spisu je jasným důkazem nedostatečné transparentnosti šetření, neboť obchodní sdružení obvykle předkládají údaje o makroekonomických ukazatelích. CCCME požádala Komisi, aby objasnila, jakým způsobem budou při šetření shromažďovány a vyhodnocovány makroekonomické údaje.

(89) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Neexistuje žádný právní požadavek, aby Komise získávala údaje o makroekonomických ukazatelích od obchodních sdružení, jako je ACEA. Komise může použít i jiné zdroje informací. Tyto zdroje a posouzení makroekonomických ukazatelů jsou uvedeny v oddíle „*Újma*“. Komise nemohla zveřejnit zdroj a metodiku posuzování makroekonomických ukazatelů před ukončením šetření v prozatímní fázi.

(90) CCCME konstatovala, že společnost 29 předložila určité informace pouze v důvěrné verzi, a že v důsledku toho bylo zúčastněným stranám znemožněno porozumět informacím předloženým společností 29 a vyjádřit se k nim. CCCME proto požádala Komisi, aby tyto informace zpřístupnila v nedůvěrném spisu.

(91) Komise tyto informace zkontrolovala a dospěla k závěru, že je nelze smysluplně shrnout. Komise navíc tyto konkrétní informace v současném šetření nepoužila. Tato žádost byla tedy zamítnuta.

(92) Nedůvěrná verze hlavních informací požadovaných v tabulkách dotazníku pro výrobce v Unii zařazené do vzorku byla Komisí přidána – na indexovaném a konsolidovaném základě (tj. údaje o výrobcích v Unii zařazených do vzorku byly agregovány) – do nedůvěrného spisu šetření. Komise považovala za vhodné nepřidávat nedůvěrnou verzi příslušných tabulek každého výrobce v Unii zvlášť s cílem chránit anonymitu totožnosti výrobců v Unii zařazených do vzorku, neboť existovalo riziko, že by vývoj indexů jednotlivých společností mohl neúmyslně odhalit totožnost výrobců v Unii zařazených do vzorku, a tím ohrozit anonymitu.

(93) V tomto ohledu CCCME požádala Komisi o vysvětlení, i) jak je odůvodnění změny praxe Komise vysvětlené v 92. bodě odůvodnění podloženo skutečnostmi uvedenými v záznamech o případu, protože každý z výrobců v Unii zařazených do vzorku poskytl své individuálně indexované údaje pro několik ekonomických ukazatelů (včetně údajů o výrobní kapacitě, výrobě, objemu a hodnotě prodeje stranám ve spojení a stranám, které nejsou ve spojení, a zaměstnanosti) za posuzované období v odpovědích na formuláři pro výběr vzorku, které byly zpřístupněny v nedůvěrném spisu šetření, ii) jak by individuálně indexované údaje a jejich trendy týkající se zbývajících ukazatelů újmy mohly odhalit totožnost výrobce BEV v Unii a iii) jak by individuálně indexované údaje čtyř výrobců v Unii mohly vést k odhalení jejich totožnosti, když údaje týkající se hospodářských ukazatelů a konkrétně BEV nebyly veřejně dostupné ve výročních zprávách nebo jiných dokumentech výrobců BEV v Unii, zatímco většina výrobců BEV v Unii vyrábí i jiné typy vozidel než BEV.

(94) CCCME proto požádala Komisi, aby do nedůvěrného spisu šetření přidala indexované údaje o čtyřech výrobcích BEV v Unii zařazených do vzorku podle jednotlivých společností, jelikož na základě těchto údajů nehrozí riziko ztotožnění výrobců BEV v Unii. CCCME dále připomněla, že tyto informace jsou relevantní pro předložení obhajoby CCCME, a to z následujících důvodů: i) totožnost výrobců BEV v Unii zařazených do vzorku byla zachována v důvěrnosti a nebylo možné zjistit, jak si společnosti skutečně vedou a zda jim hrozí újma v důsledku čínského dovozu BEV, ii) souhrnné indexované údaje, které Komise zpřístupnila, neposkytovaly žádné smysluplné informace a ve skutečnosti se jevily jako nesprávné, iii) indexované údaje specifické pro jednotlivé společnosti by CCCME umožnily pochopit hospodářskou situaci výrobců v Unii zařazených do vzorku, neboť jejich údaje budou základem pro posouzení mikroekonomických ukazatelů a cenového podbízení/prodeje pod cenou, a iv) zatímco CCCME neměla možnost zkontrolovat správnost údajů uváděných výrobci BEV v Unii, v případě indexace specifické pro jednotlivé společnosti by CCCME mohla alespoň porovnat údaje poskytnuté původně v odpovědích na formulář pro výběr vzorku a následně v odpovědích na dotazník.

(95) Komise uvedla, že unijní trh BEV tvoří malý počet skupin výrobců. Existuje značné množství veřejných i velmi podrobných informací o unijním odvětví BEV, které jsou dostupné na základě předplatného a ke kterým by CCCME mohla mít přístup. Existuje proto vysoké riziko, že vývoj hospodářských a finančních informací požadovaných Komisí v dotazníku spolu s některými veřejnými informacemi a informacemi na základě předplatného by mohl vést k tomu, že by příslušné subjekty byly rozpoznatelné, a tím by byla ohrožena jejich anonymita.

(96) Kromě toho byly informace požadované ve formulářích pro výběr vzorků podstatně méně podrobné než informace požadované v dotazníku. Pokud jde o hospodářské a finanční informace, ve formuláři pro výběr vzorku byly například požadovány informace o i) objemu výroby, ii) výrobní kapacitě, iii) celkovém objemu a hodnotě prodeje v Unii, iv) objemu a hodnotě prodeje společnostem ve spojení a v) počtu zaměstnanců. Kromě těchto informací zahrnoval příslušný spis s konsolidovanými indexy, který byl přidán do nedůvěrného souboru šetření, také informace o i) průměrné prodejní ceně celkového prodeje, prodeje na trhu Unie odběratelům, kteří nejsou ve spojení, a odběratelům ve spojení, ii) objemu, hodnotě a cenách vývozního prodeje odběratelům, kteří nejsou ve spojení, a odběratelům ve spojení, iii) průměrných jednotkových výrobních nákladech, iv) zisku před zdaněním v Unii z prodeje odběratelům, kteří nejsou ve spojení, a odběratelům ve spojení, v) využití kapacity, vi) konečném množství zásob, vii) mzdových nákladech na BEV, viii) peněžním toku, ix) celkových dlouhodobých aktivech použitých pro výrobu výrobku, který je předmětem šetření, x) návratnosti investic, xi) celkové investici do výrobku, který je předmětem šetření, a xii) celkových odpisech výrobku, který je předmětem šetření.

(97) Komise navíc přidala dotčený spis do nedůvěrného spisu šetření poté, co výrobci v Unii zařazení do vzorku předložili odpověď na dotazník. Dotčený spis proto vycházel z neověřených údajů. Po ověření údajů Komise přidala do nedůvěrného spisu šetření revidovaný spis. Komise toto tvrzení analyzovala s ohledem na revidované informace a zjistila, že již nejsou použitelné. Kromě toho Komise po ověření údajů předložených výrobci v Unii zařazenými do vzorku doplnila do spisu také procentní podíly reprezentativnosti založené na prodeji a výrobě výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(98) Proto byla na základě výše uvedeného žádost zamítnuta.

(99) CCCME rovněž požadovala, aby Komise jako alternativu k požadavku uvedenému v 94. bodě odůvodnění poskytla souhrnné údaje čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku pro každý z ukazatelů újmy, a to v absolutních číslech nebo v číselných rozmezích.

(100) Jak je vysvětleno v 95. bodě odůvodnění, Komise uvedla mikroekonomické ukazatele v absolutních hodnotách v oddíle „*Újma*“. Zbývající makroekonomické ukazatele, které Komise rovněž uvedla v oddíle „*Újma*“, nejsou založeny pouze na údajích výrobců v Unii zařazených do vzorku, ale na údajích za celou Unii, což je vysvětleno v oddíle „*Újma*“. Tato žádost byla tedy zamítnuta.

(101) Pokud jde o objem prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku, CCCME požádala Komisi, aby uvedla i) procentní podíl prodeje čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku přímo nezávislým odběratelům a společnostem ve spojení během posuzovaného období v Unii a mimo Unii; ii) zeměpisné pokrytí prodeje výrobců v Unii stranám ve spojení a stranám, které ve spojení nejsou; iii) zda byl veškerý prodej v EU stranám ve spojení uskutečněn subjektům ve spojení, které vyplnily přílohu I dotazníku, a iv) jaký procentní podíl celkové výroby v EU čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku byl vyvezen v každém roce posuzovaného období. CCCME dále tvrdila, že pokud přílohu I nevyplnily všechny společnosti ve spojení, znamenalo by to, že prodej nezávislým odběratelům by se nerovnal 38 % prodeje v Unii, jak uvedla Komise v poznámce ke spisu týkající se vzorku výrobců v Unii.

(102) Pokud jde o prodej společnostem, které nejsou ve spojení, a společnostem ve spojení v Unii, Komise poskytla dodatečná vysvětlení v poznámce ke spisu ze dne 4. června 2024 ([17]), kde uvedla, že tento prodej vybírala na úrovni ceny pro prvního zákazníka, který není ve spojení, a konsolidovala tento prodej s prodejem zákazníkům, kteří nejsou ve spojení, výrobců v Unii zařazených do vzorku. Pokud jde o prodej mimo Unii, je třeba připomenout, že účelem šetření je mimo jiné posoudit hospodářskou a finanční situaci výroby a prodeje výrobního odvětví Unie v Unii, a nikoli mimo Unii. Dopad vývozu výrobního odvětví Unie byl vysvětlen v 1183. až 1185. bodě odůvodnění. Kromě toho bylo zeměpisné pokrytí prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku ze své podstaty důvěrné a ani čínští vyvážející výrobci nebyli požádáni o předložení těchto informací v nedůvěrném spisu. CCCME navíc nevysvětlila, proč jsou tyto konkrétní informace relevantní.

(103) CCCME rovněž požádala Komisi, aby uvedla poměr výrobní kapacity a výroby BEV a jiných typů vozidel v posuzovaném období.

(104) Komise připomněla, že současné šetření se týkalo pouze BEV, a proto výrobní kapacita a výroba jiných vozidel výrobců v Unii zařazených do vzorku nejsou relevantní. Tato žádost byla tedy zamítnuta.

(105) CCCME požádala Komisi, aby poskytla seznam členských států, ze kterých jsou výrobci v Unii zařazení do vzorku, a tvrdila, že zeměpisná poloha výrobců v Unii zařazených do vzorku byla zveřejněna i v případech, kdy byla výrobcům v Unii poskytnuta anonymita.

(106) Komise připomněla, že v Unii existuje malý počet skupin výrobců BEV. Místo jejich výroby je navíc veřejně známé. V tomto případě proto Komise nemohla zveřejnit umístění výrobců v Unii zařazených do vzorku, protože by tak mohly být příslušné subjekty rozpoznatelné, a tím by byla ohrožena jejich anonymita. Žádost byla proto zamítnuta.

(107) CCCME rovněž požádala Komisi o poskytnutí i) kombinovaného seznamu kontrolních čísel výrobku (PCN) prodaných čtyřmi výrobci v Unii zařazenými do vzorku v posuzovaném období v Unii a mimo Unii, s rozlišením prodeje společnostem ve spojení a společnostem, které ve spojení nejsou, ii) segmentů trhu, kterých se týká prodej výrobců BEV v Unii subjektům ve spojení a subjektům, které ve spojení nejsou, a to v Unii a mimo Unii a iii) vlastností výrobku požadovaných v tabulce nazvané „*vlastnosti výrobku*“ v dotazníku pro výrobce v Unii.

(108) Komise konstatovala, že v dotazníku požadovala informace na úrovni PCN pouze za období šetření, nikoli za celé posuzované období. Bylo tak učiněno jak u výrobců v Unii zařazených do vzorku, tak u čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Komise proto nemohla CCCME poskytnout informace, které neměla k dispozici. Kromě toho jsou informace týkající se PCN a vlastností výrobku u každého výrobce v Unii zařazeného do vzorku a čínského vyvážejícího výrobce ze své podstaty důvěrné, a proto nemohly být přidány do nedůvěrného spisu šetření. PCN jsou obvykle zveřejňována v rámci individuálního poskytnutí informací čínským vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku a výrobcům v Unii za předpokladu, že PCN nejsou důvěrná. Pokud jde o segmenty trhu, jak je vysvětleno v 1040. až 1048. bodě odůvodnění, Komise nepovažovala za nutné provést analýzu segmentace trhu. Tato žádost byla tedy zamítnuta.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Připomínky k zahájení*

(109) K zahájení šetření se vyjádřily čínská vláda, CCCME a společnost 24.

(110) Čínská vláda prohlásila, že šetření je čistě politické a diskriminační a že sama EU v minulých letech poskytla miliardy EUR na vybudování dodavatelského řetězce BEV a že bude své odvětví BEV subvencovat i v budoucnu. Podle názoru čínské vlády je toto šetření škodlivé pro rozvoj celosvětového odvětví BEV, zejména proto, že čínský a unijní dodavatelský řetězec BEV jsou vzájemně závislé a hluboce integrované, a vytvoří překážky pro dvoustranné úsilí v boji proti změně klimatu.

(111) Nikoliv všechny subvence jsou napadnutelné podle Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, přičemž toto šetření se omezuje na subvence poskytované v Číně ve prospěch vyvážejících výrobců dotčeného výrobku. Tvrzení čínské vlády každopádně nemají vliv na předběžná zjištění Komise, že čínská vláda poskytla vyvážejícím výrobcům BEV subvence, které jsou napadnutelné podle Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a základního nařízení. V rozporu s tvrzením čínské vlády vytvářejí čínské napadnutelné subvence nekalou hospodářskou soutěž, která by jen brzdila rozvoj celosvětového odvětví BEV, zejména výrobního odvětví Unie. Dvoustranné úsilí v boji proti změnám klimatu nemůže být založeno na nekalé hospodářské soutěži subvencovaných levných BEV, ale mělo by vycházet z rovných podmínek, kdy hnací silou ekologické transformace budou spravedlivá hospodářská soutěž a inovace. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(112) Čínská vláda tvrdila, že jí nebyla poskytnuta smysluplná a řádná příležitost ke konzultacím před zahájením šetření ve smyslu čl. 13 odst. 13.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, jelikož Komise veřejně oznámila zahájení šetření před tím, než přizvala čínskou vládu ke konzultacím, které byly naplánovány na období státních svátků v Číně, což ohrozilo schopnost čínské vlády vést řádné konzultace. Čínská vláda dále uvedla, že jí nebyly poskytnuty žádné informace ani důkazy týkající se definice výrobku, zvláštních okolností odůvodňujících šetření z moci úřední, složení výrobního odvětví Unie, informací a důkazů, na nichž jsou založena tvrzení o subvencování, údajů týkajících se hrozby újmy a údajů o příčinné souvislosti. Konzultace před zahájením šetření se navíc netýkaly všech údajných režimů subvencí.

(113) V souladu s čl. 10 odst. 7 základního nařízení a čl. 13 odst. 13.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních vyzvala Komise čínskou vládu ke konzultacím s cílem vyjasnit situaci ohledně údajných subvencí před zahájením šetření. Oznámení předsedkyně Komise v projevu o stavu Unie dne 13. září 2023, že Komise zahajuje antisubvenční šetření týkající se elektrických vozidel pocházejících z Číny, nepředstavovalo zahájení šetření. Dne 22. září 2023 obdržela čínská vláda verbální nótu, v níž jí bylo oznámeno rozhodnutí Evropské komise zahájit antisubvenční řízení z moci úřední. Stalo se tak před obdobím státních svátků v Číně. Spolu s touto verbální nótou byl čínské vládě předložen přehled subvencování a hrozby újmy, který poskytuje dostatečné důkazy o existenci napadnutelných subvencí, újmy a příčinné souvislosti. Ani čl. 11 odst. 8 základního nařízení, ani čl. 13 odst. 13.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních nevyžadovaly, aby Komise před zahájením šetření zaslala čínské vládě úplný spis z moci úřední. Režimy, které údajně nebyly zahrnuty do konzultací, nejsou dalšími zjištěnými subvencemi, ale spadají do režimů, o nichž Komise a čínská vláda během konzultací jednaly. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(114) Čínská vláda tvrdila, že její právo na obhajobu bylo dotčeno tím, že Komise odmítla řádně prodloužit lhůtu, přičemž čínská vláda uvedla řadu důvodů pro toto prodloužení.

(115) V oznámení o zahájení šetření je v oddíle 9 uvedeno, že o prodloužení lhůt by se mělo žádat pouze za výjimečných okolností a bude povoleno pouze v řádně odůvodněných případech po udání oprávněných důvodů. Dále uvádělo, že pokud jde o lhůty pro předložení jiných informací než odpovědí na dotazník, bude prodloužení omezeno na tři dny, pokud se neprokáží výjimečné okolnosti. Čínská vláda neprokázala okolnosti tak výjimečné povahy, které by odůvodňovaly prodloužení lhůty o více než tři dny. Vzhledem k víkendu, který připadl na toto třídenní prodloužení, bylo čínské vládě poskytnuto prodloužení o 4 kalendářní dny. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(116) Kromě toho čínská vláda a CCCME tvrdily, že nebyly splněny podmínky pro zahájení šetření z moci úřední podle čl. 10 odst. 8 základního nařízení. Podle čínské vlády a CCCME Komise neprokázala existenci zvláštních okolností, které by odůvodňovaly zahájení šetření, aniž by obdržela písemný podnět od výrobního odvětví Unie nebo jeho jménem. Čínská vláda tvrdila, že výrobní odvětví BEV Unie mohlo podat podnět samo, přičemž skutečnost, že tak neučinilo, je jasným důkazem, že neexistují žádné výjimečné a zvláštní okolnosti, které by odůvodňovaly zahájení šetření z moci úřední. Čínská vláda dále uvedla, že podle tiskových zpráv se výrobci BEV v Unii veřejně postavili proti současnému šetření a že to je jasný důkaz toho, že neexistují žádné výjimečné a zvláštní okolnosti, které by odůvodňovaly zahájení šetření z moci úřední.

(117) V dokumentu o zahájení šetření Komise odůvodnila zahájení šetření z moci úřední dostatečným způsobem. Komise měla zejména za to, že rychlé pronikání levného a subvencovaného čínského dovozu BEV na trh, jež hrozí nenapravitelným poškozením výrobního odvětví Unie, má zvláštní povahu odůvodňující zahájení šetření z moci úřední. Subvencování čínského odvětví BEV způsobilo rozsáhlý a zrychlující se příliv dovozu BEV vyráběných v Číně na trh Unie za ceny, které stlačují ceny nebo brání růstu cen, k němuž by jinak došlo, což hrozí způsobit výrobnímu odvětví BEV v Unii podstatnou újmu, která by mohla být nevratná vzhledem k technologickému vývoji a úrovni financování výzkumu a vývoje. Možnost, že by výrobní odvětví BEV v Unii mohlo podat podnět samo, nemá vliv na zjištění Komise, že v tomto konkrétním případě existovaly zvláštní okolnosti odůvodňující zahájení šetření z moci úřední. Komise se navíc nevyjadřuje ke zprávám v tisku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(118) Čínská vláda tvrdila, že dokument o zahájení šetření neobsahuje žádné důkazy o preferenčních úvěrech a pojištění vývozních úvěrů, nedostatečné důkazy o poskytování grantů, žádné důkazy o poskytování zboží a služeb za cenu nižší než přiměřenou, žádné důkazy o šetření ušlých nebo nevybraných státních příjmů a nesprávném chápání slev na vývozní dani.

(119) Důkazy obsažené v dokumentu o zahájení šetření představovaly informace, které měla Komise před zahájením šetření přiměřeně k dispozici. Jak je uvedeno ve zprávě o dostatečnosti důkazů, ve které Komise mimo jiné hodnotí všechny důkazy týkající se Číny, které měla k dispozici a na jejichž základě zahájila šetření, ve fázi zahájení šetření existovaly dostatečné důkazy, které nasvědčovaly tomu, že řečené subvence jsou napadnutelné, pokud jde o jejich existenci, výši a povahu. U všech různých režimů uvedených v dokumentu o zahájení šetření uvedla Komise právní základ, specifičnost těchto režimů subvencí pro odvětví BEV a podrobné informace z veřejně dostupných zdrojů o výši subvencí poskytnutých čínskou vládou vyvážejícím výrobcům BEV, pokud k nim měla Komise přístup. Komise proto měla za to, že má dostatečné důkazy o napadnutelném subvencování v souladu se základním nařízením a Dohodou o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

(120) Čínská vláda uvedla, že při šetřeních zahájených na základě podnětu výrobního odvětví Unie Komise obvykle ověřuje otázky týkající se dovozu výrobců v Unii ze země, která je předmětem šetření, a jejich vztahů s vyvážejícími výrobci, jakož i jejich činnost v Unii, a to v rámci posouzení reprezentativnosti, které se provádí před zahájením šetření. Čínská vláda proto požádala Komisi, aby i) objasnila, zda Komise při definici výrobního odvětví BEV v Unii v dokumentu o zahájení šetření zohlednila skutečnost, že někteří výrobci v Unii mají výrobu v Číně, někteří jsou vlastněni čínskými společnostmi nebo mají v Unii malou výrobu, ii) uvedla složení výrobního odvětví BEV v Unii z hlediska počtu výrobců a skupin výrobců, celkového objemu výroby BEV v Unii a celkového objemu a hodnoty prodeje výrobního odvětví BEV v Unii, a to v každém roce posuzovaného období, iii) objasnila, zda Komise vyloučila některé výrobce BEV v Unii ze seznamu dvanácti výrobců uvedeného v dokumentu o zahájení šetření, iv) uvedla celkový objem a hodnotu dovozu výrobců BEV v Unii z Číny a z jiných zemí než Číny a v) uvedla objem a hodnotu dovozu výrobců BEV v Unii z Číny, a to i jen v rozmezích, ve srovnání s jejich celkovou výrobou a prodejem v EU.

(121) Komise konstatovala, že současné šetření bylo zahájeno z její iniciativy, nikoli na základě podnětu. V tomto šetření proto Komise nemusela provádět posouzení reprezentativnosti. Z toho vyplývá, že žádosti čínské vlády o vysvětlení a žádosti o informace související s dokumentem o zahájení šetření nebyly z tohoto hlediska relevantní, a proto byly zamítnuty.

(122) Čínská vláda a CCCME tvrdily, že Komise v dokumentu o zahájení šetření selektivně a neoprávněně použila několik databází, například Global Trade Atlas (dále jen „GTA“), Eurostat a S&P Global Mobility, a to pro různá hlediska posouzení újmy, aniž by se pokusila tyto informace sladit anebo vysvětlit, jak či proč je určitý soubor údajů vhodný pro určitou část posouzení újmy.

(123) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. V dokumentu o zahájení šetření Komise použila informace, které měla k dispozici před zahájením šetření. Na rozdíl od Eurostatu nejsou další dvě databáze ve vlastnictví Komise, a proto Komise nemohla informace v těchto databázích plně sladit. V dokumentu o zahájení šetření Komise dále vysvětlila, že pokud to bylo možné, provedla v těchto databázích křížovou kontrolu informací a v případě potřeby je upravila podle ostatních informací, které měla k dispozici. Komise rovněž vysvětlila, že údaje databáze S&P Global Mobility poskytují podrobnější pohled na typy BEV prodávaných na trhu Unie, a vysvětlila dva moduly údajů, které použila. Navíc byla pro objem dovozu BEV z Číny použita databáze Eurostatu, zatímco pro objem vývozu z Číny do Unie byla použita databáze GTA. Objem dovozu BEV z Číny do Unie a objem vývozu BEV z Číny do Unie nejsou stejné, protože vycházejí z údajů, které uvádějí různé celní orgány. Bez ohledu na zdroj informací byl navíc závěr stejný, tj. objem dovozu/vývozu BEV z Číny se v období, na které se vztahuje dokument o zahájení šetření, zvýšil. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(124) Čínská vláda tvrdila, že Komise v dokumentu o zahájení šetření porovnávala pololetní údaje za rok 2023 s předchozími celými roky, například roky 2020, 2021 a 2022 s cílem vyvodit závěry o čínských dovozních cenách a podílu na trhu a jejich cenových účincích na výrobní odvětví BEV v Unii za účelem odhadu budoucích cenových účinků tohoto dovozu i s ohledem na situaci výrobního odvětví BEV v Unii, a že toto posouzení nebylo objektivní.

(125) V dokumentu o zahájení šetření Komise použila jako posuzované období celé roky 2020, 2021 a 2022 a první polovinu roku 2023 vzhledem k tomu, že šetření bylo zahájeno v říjnu 2023, jak je vysvětleno v 1. bodě odůvodnění. Pro posouzení vývoje ukazatelů újmy z hlediska objemu, například objemu dovozu, prodeje, vývozu, výroby a spotřeby, Komise vypočítala index pouze pro celé roky, přičemž za základní rok považovala rok 2020. Komise neprovedla výpočet indexu pro první pololetí roku 2023 a jako základní rok použila celý rok 2020, protože pro ukazatel objemu by měly být posuzované období a základní rok totožnými obdobími (tj. nelze srovnávat pololetí s celým rokem). Průměrné ceny nejsou ukazatelem objemu, a proto Komise vypočítala index i pro první pololetí roku 2023, přičemž jako základní rok použila celý rok 2020. Toto posouzení je naprosto objektivní pro odvětví, jako je výrobní odvětví BEV, jehož prodejní cena se nemění v závislosti na ročním období a pokud je zveřejněno příslušné časové období. Pokud jde o podíly na trhu, Komise vypočítala podíly na trhu v každém celém roce (2020, 2021 a 2022) a v první polovině roku 2023 a vysvětlila, jak se podíl na trhu během tohoto období vyvíjel. Pokud jde o závěry, k nimž Komise dospěla v dokumentu o zahájení šetření ohledně cenových účinků čínského dovozu na výrobní odvětví BEV v Unii a odhadovaných budoucích cenových účinků tohoto dovozu, čínská vláda nevysvětlila, co přesně nebylo v závěrech Komise objektivní. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(126) Čínská vláda tvrdila, že údaje o objemu prodeje a prodejních cenách výrobního odvětví Unie vycházely z různých zdrojů a souborů údajů, a proto posouzení Komise nebylo objektivní. CCCME tvrdila, že skutečnost, že Komise použila různé soubory údajů pro různé aspekty posouzení újmy, znemožnila získat přesný obraz o situaci výrobního odvětví BEV v Unii.

(127) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Informace obsažené v dokumentu o zahájení šetření vycházejí z informací, které měla Komise před zahájením šetření přiměřeně k dispozici. V dokumentu o zahájení šetření musela Komise použít několik databází, například Eurostat, GTA a S&P Global Mobility, protože neexistovala jen jediná databáze, která by obsahovala všechny informace, jež Komise při svém posouzení potřebovala. Skutečnost, že údaje o objemu prodeje výrobního odvětví Unie nevycházely ze stejné databáze jako prodejní ceny, neznamená, že posouzení Komise není objektivní. Jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření, databáze, kterou Komise použila pro posouzení cenového vývoje výrobního odvětví Unie, neuvádí původ automobilu. Tato skutečnost byla důležitá zejména pro BEV vyráběná skupinou Tesla, kdy se některé modely BEV mohly vyrábět jak v Číně, tak v Unii. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(128) Čínská vláda a CCCME požádaly Komisi, aby i) poskytla další podrobnosti týkající se datových modulů a zpráv S&P Global Mobility, které Komise použila v dokumentu o zahájení šetření, zejména pokud jde o metodiku sběru údajů o objemu a hodnotě prodeje dle S&P Global Mobility, včetně základu sběru údajů, zdroje a toho, zda údaje zahrnují některé odhady, a pokud ano, jakou povahu tyto odhady mají, a ii) zveřejnila podkladové údaje S&P Global Mobility, které Komise seřadila/vybrala na základě konkrétních parametrů. Dále bylo uvedeno, že ačkoli je S&P Global Mobility placenou publikací, lze ji přirovnat k databázi GTA, a že vzhledem k tomu, že Komise v antidumpingových šetřeních zveřejňuje podrobné údaje z GTA (v souvislosti s výběrem reprezentativní země), měla by podobně jako v případě GTA poskytnout podrobné údaje ohledně modulů S&P Global Mobility. CCCME dále uvedla, že podkladové údaje S&P Global Mobility a informace o zdroji a metodice použité pro sběr údajů, pokud jde o objem a hodnotu prodeje BEV a jejich původ, jsou klíčové k tomu, aby si zúčastněné strany mohly ověřit důvěryhodnost a spolehlivost údajů, které Komise používá. CCCME tvrdila, že není jasné, zda údaje S&P Global Mobility odpovídají oběma modulům, které používá Komise, a zda vůbec zahrnují veškerý unijní prodej BEV vyrobených v Číně a v EU.

(129) Jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření, Komise použila k posouzení dovozu čínských BEV do Unie dva moduly údajů S&P Global Mobility. Jeden modul údajů (modul 1) byl založen na údajích o objemu výroby pro prodej na trhu Unie. V tomto modulu byla Komise schopna určit přesné místo výroby konkrétního modelu BEV, který měl být prodáván na trhu Unie. To se týkalo zejména těch modelů BEV, které se prodávaly na trhu Unie, ale vyráběly se ve více zemích (nejen v Číně), jako například modely skupiny Tesla. Další modul údajů (modul 2) vycházel z údajů o prodeji BEV na trhu Unie. V tomto modulu však nebylo možné určit přesné místo, kde byl konkrétní model vozu vyroben. Jak zdůraznila čínská vláda, S&P Global Mobility je placená publikace, a proto Komise nemůže zveřejnit podkladové údaje. Úroveň údajů v S&P Global Mobility (výroba pro prodej v Unii podle jednotlivých výrobců, modelů vozidel atd.) není srovnatelná s informacemi, které Komise zveřejňuje z databáze GTA (údaje o dovozu) za účelem výběru reprezentativní země v antidumpingovém šetření. Čínská vláda a CCCME si nicméně mohou od S&P Global Mobility údaje zakoupit. Komise v každém případě zaznamenala, že CCCME již dříve měla přístup k údajům z modulu 2 databáze S&P Global Mobility, neboť tyto údaje byly použity v analýze předložené v příloze I podání CCCME ze dne 20. prosince 2023. Tato žádost byla tedy zamítnuta.

(130) CCCME tvrdila, že Komise v dokumentu o zahájení šetření rozdělila BEV Unie do různých segmentů, avšak neposkytla žádné informace o čínských BEV a o tom, zda jsou v jednotlivých segmentech srovnatelné s BEV Unie. CCCME dále tvrdila, že v dokumentu o zahájení šetření nebyla zohledněna hospodářská soutěž a zastupitelnost mezi čínskými BEV a BEV vyráběnými výrobci v Unii v rámci každého segmentu. Kromě toho CCCME tvrdila, že v rámci každého segmentu mohou existovat různé modely a typy karoserií BEV, například osobní automobily a SUV, a tento rozdíl v typech karoserií ovlivňuje srovnatelnost cen, přičemž rozdíl v typu karoserií mimo jiné způsobuje, že modely BEV v rámci určitého segmentu jsou pravděpodobně nesrovnatelné.

(131) Segmenty (z hlediska typů výrobků), které Komise použila pro cenové srovnání, nebyly v tomto šetření Komisí vytvořeny. Informace týkající se segmentů byly k dispozici v údajích získaných od S&P Global Mobility, protože všechny BEV prodávané na trhu Unie jsou do těchto segmentů zařazeny jinými třetími stranami, jako jsou výrobci, prodejci automobilů, půjčovny atd. Tyto segmenty se týkají jak BEV vyráběných výrobním odvětvím Unie, tak BEV dovážených z Číny. V dokumentu o zahájení šetření se navíc od Komise nepožadovalo, aby provedla hloubkové srovnávací posouzení mezi BEV dováženými z Číny a BEV vyráběnými výrobním odvětvím Unie. Toto srovnání se provádí v průběhu šetření na základě PCN, které mají předložit čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku a výrobci v Unii zařazení do vzorku. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(132) Čínská vláda a CCCME tvrdily, že Komise pro vývoj čínských cen BEV na trhu Unie použila údaje Eurostatu, které zahrnovaly vlastní dovoz výrobního odvětví Unie, přičemž dospěla k závěru, že ceny se v období od roku 2020 do první poloviny roku 2023 snížily o 2 %, avšak ignorovala skutečnost, že údaje S&P Global Mobility ukázaly v období od roku 2022 do první poloviny roku 2023 3% nárůst vážené průměrné prodejní ceny čínského dovozu BEV. Kromě toho čínská vláda rovněž tvrdila, že vzhledem k tomu, že většinu dovozu z Číny uskutečnilo výrobní odvětví Unie za převodní ceny, nelze na základě údajů Eurostatu provést smysluplné posouzení čínských dovozních cen BEV.

(133) Komise konstatovala, že čínská vláda předložila protichůdná tvrzení. Na jedné straně tvrdila, že není objektivní, aby Komise srovnávala průměrné ceny za pololetí s průměrnými cenami za jeden rok, jak je vysvětleno ve 124. bodě odůvodnění, a na druhé straně Komisi vytýkala, že ve své analýze nezohlednila nárůst cen v první polovině roku 2023 ve srovnání s rokem 2022. Kromě toho musí Komise při posuzování vývoje dovozních cen vzít v úvahu všechny dovozy z Číny, i když některé z nich byly uskutečněny za převodní ceny. Údaje S&P Global Mobility navíc neuváděly dovozní cenu z Číny, ale vážený průměr ceny pro konečného spotřebitele BEV dovážených z Číny. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(134) Čínská vláda tvrdila, že vážená průměrná jednotková dovozní cena založená na údajích Eurostatu nesouvisí se skutečnou prodejní cenou BEV pro spotřebitele, jak ji uvádí S&P Global Mobility, a proto tato skutečnost naznačuje, že posouzení cen v dokumentu o zahájení šetření není objektivní ani založené na skutečných důkazech.

(135) Ceny v obou databázích, Eurostatu a S&P Global Mobility, se liší, protože se jedná o ceny pro různé typy odběratelů a na různé úrovni obchodu. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(136) Čínská vláda tvrdila, že prohlášení Komise v dokumentu o zahájení šetření, že modul 2 databáze S&P Global Mobility použitý pro srovnání cen mezi výrobním odvětvím Unie a čínským dovozem zahrnuje většinu prodeje všech BEV na trhu Unie v hlavních členských státech, zpochybňuje rozsah a pokrytí údajů databáze S&P Global Mobility. Toto tvrzení zopakovala CCCME, která dále požádala Komisi, aby vysvětlila výběr zdrojů údajů a reprezentativnost použitých údajů.

(137) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. V dokumentu o zahájení šetření nebyla Komise požádána, aby provedla srovnání cen všech BEV výrobního odvětví Unie a čínských BEV. Jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření, modul 2 databáze S&P Global Mobility zahrnoval většinu prodeje všech BEV na trhu Unie v hlavních členských státech, a proto byl reprezentativní. Vzhledem k tomu, že šetření bylo zahájeno z moci úřední, neměla Komise v dokumentu o zahájení šetření k dispozici údaje od výrobního odvětví Unie, a proto se pro srovnání cen uchýlila k nejlepším dostupným informacím, tj. k údajům z databáze S&P Global Mobility, která je spolehlivým zdrojem informací používaných výrobci automobilů.

(138) Kromě toho čínská vláda a CCCME uvedly, že vzhledem k tomu, že Komise nezveřejnila objem čínských a unijních BEV, který byl vzat v úvahu pro cenové účinky jako celek a pro jednotlivé segmenty, nedokázaly porozumět tomu, zda je vypočtený cenový rozdíl pro jednotlivé segmenty i celkový cenový rozdíl reprezentativní.

(139) V dokumentu o zahájení šetření Komise neprovedla posouzení cen podle segmentů ve smyslu segmentace trhu. Komise použila faktor segmentu pro cenové srovnání ve smyslu typů výrobku, aby srovnání bylo smysluplné s ohledem na různé modely BEV prodávané na trhu Unie, neboť v tomto ohledu neexistují jiné dostupné informace. Komise proto nemusela zveřejnit objem čínských a unijních BEV, který byl zohledněn při posuzování cenových účinků. Tato námitka byla tedy zamítnuta.

(140) Dále čínská vláda tvrdila, že Komise neupřesnila, zda segmenty osobních automobilů, které uvedla a které byly vzaty v úvahu pro srovnání cen, vytvořila Komise, nebo zda je použila i S&P Global Mobility.

(141) Komise připomněla, že informace týkající se segmentů jsou k dispozici v modulu 2 databáze S&P Global Mobility.

(142) Čínská vláda a CCCME rovněž tvrdily, že v dokumentu o zahájení šetření nebylo pro některé segmenty uvedeno žádné srovnání cen a nebylo poskytnuto žádné vysvětlení ohledně jejich vyloučení. Čínská vláda a CCCME dále tvrdily, že pokud se čínské BEV v těchto segmentech na trhu Unie neprodávají, měly by být tyto typy BEV z definice výrobku vyloučeny.

(143) Jak je vysvětleno ve 139. bodě odůvodnění, Komise neprovedla srovnání cen podle segmentů ve smyslu segmentace. Kromě toho se šetření týkalo všech bateriových elektrických vozidel, a proto nebylo důležité, zda čínští vyvážející výrobci nevyváželi na trh Unie BEV v určitých segmentech. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(144) Čínská vláda a CCCME tvrdily, že Komise měla při porovnávání cen zohlednit další faktory, které ovlivňují srovnatelnost, například rozdíly v objemech prodeje odběratelům a úroveň obchodu.

(145) V dokumentu o zahájení šetření není Komise povinna provést cenové srovnání, které by zohlednilo všechny faktory ovlivňující srovnatelnost, protože před zahájením šetření nemá Komise k takto podrobným informacím přístup. Tento výpočet se provádí v průběhu šetření na základě podrobných informací předložených čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku a výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(146) Čínská vláda, CCCME a společnost 24 tvrdily, že cenové srovnání provedené Komisí v dokumentu o zahájení šetření nebylo objektivní, protože nezahrnovalo prodej skupiny Tesla, ačkoli tento prodej byl významný.

(147) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření, v databázi S&P Global Mobility, kterou Komise použila pro srovnání cen, nebyl původ prodeje skupiny Tesla na trhu Unie uveden. V dokumentu o zahájení šetření navíc Komise nebyla požádána, aby provedla srovnání cen veškerého prodeje na vývoz a veškerého prodeje výrobního odvětví Unie. Informace v dokumentu o zahájení šetření vycházejí z informací, které měla Komise před zahájením šetření přiměřeně k dispozici. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(148) Čínská vláda tvrdila, že Komise v dokumentu o zahájení šetření provedla cenové srovnání pro rok 2022 a první polovinu roku 2023, a nezohlednila údaje za roky 2020 a 2021 a rovněž nezohlednila, jak se ceny čínských a unijních BEV v průběhu času vzájemně ovlivňovaly, přičemž v tomto ohledu odkázala na zprávy odvolacího orgánu ve věci *Čína – HP-SSST (EU a Japonsko)* ([18]). CCCME zopakovala toto tvrzení ve svém podání ze dne 20. prosince 2023 a odkázala rovněž na zprávu panelu ve věci *Maroko – konečná antidumpingová opatření týkající se školních sešitů (Tunisko)* ([19]).

([18]) Zpráva odvolacího orgánu, *Čína – Opatření ukládající antidumpingová cla na bezešvé trubky a duté profily z vysoce účinné nerezavějící oceli („HP-SSST") pocházející z Japonska a Čína – Opatření ukládající antidumpingová cla na bezešvé trubky a duté profily z vysoce účinné nerezavějící oceli („HP-SSST") pocházející z Evropské unie*, WT/DS454/AB/R a Add.1 / WT/DS460/AB/R a Add.1, přijato 28. října 2015, DSR 2015:IX, s. 4573, body 5.159 až 5.160.

([19]) Zpráva panelu, *Maroko – konečná antidumpingová opatření týkající se školních sešitů z Tuniska*, WT/DS578/R a Add.1, rozesláno členům WTO dne 27. července 2021, odvolání 28. července 2021, body 7.218 až 7.220.

(149) Komise konstatovala, že obě zprávy WTO se týkají cenové analýzy provedené během šetření, a nikoli analýzy provedené v podnětu nebo v dokumentu o zahájení šetření, kde jsou standardy pro důkazy nižší. Komise měla za to, že před zahájením šetření byla cenová analýza předložená v dokumentu o zahájení šetření dostatečná. V průběhu šetření byla provedena podrobnější analýza na základě údajů předložených čínskými vývozci zařazenými do vzorku a výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(150) Čínská vláda a CCCME rovněž tvrdily, že Komise při porovnávání cen nezohlednila dovoz výrobců BEV v Unii a že cenová strategie výrobců v Unii pro BEV vyráběná v Číně byla pravděpodobně ovlivněna celkovou obchodní strategií výrobců v Unii.

(151) V případě cenového srovnání Komise z tohoto cenového srovnání vyloučila pouze prodej vozů Tesla, protože na základě informací, které měla k dispozici, nebylo možné rozlišit mezi BEV Tesla vyráběnými v Číně a v Unii, jak je vysvětleno ve 147. bodě odůvodnění. Komise dále uvedla, že čínská vláda a CCCME nedoložily svá tvrzení ohledně cenové strategie výrobního odvětví Unie. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(152) Čínská vláda a CCCME rovněž tvrdily, že Komise při srovnávání cen nezohlednila faktor značky, aniž by vysvětlily, jak by Komise měla tento faktor při srovnávání cen zohlednit. Kromě toho čínská vláda a CCCME také tvrdily, že růst prodejních cen výrobního odvětví Unie ve spojení s rostoucím objemem prodeje vyvolává otázky ohledně rozsahu, v jakém čínské značkové BEV konkurují výrobnímu odvětví Unie, a že údajně nižší ceny čínského dovozu BEV samy o sobě nesvědčí o stlačování cen nebo snížení schopnosti zvýšit ceny. Čínská vláda a CCCME uvedly, že panel ve věci *Maroko – konečná antidumpingová opatření týkající se školních sešitů (Tunisko)* ([20]) konstatoval, že zkoumání cenových účinků vyžaduje, aby vyšetřující orgán zohlednil rozdíly mezi třemi cenovými účinky, neboť prvky důležité pro posouzení významného cenového podbízení se liší od prvků důležitých pro posouzení významného stlačování cen nebo snížení schopnosti zvýšit ceny. Čínská vláda a CCCME dále konstatovaly, že nebyla provedena žádná nezávislá analýza stlačování cen nebo snížení schopnosti zvýšit ceny a že tvrzení o stlačování cen je neopodstatněné, neboť ceny výrobního odvětví Unie v posuzovaném období rostly. Společnost 24 rovněž doplnila jako faktory, které Komise nezohlednila v dokumentu o zahájení šetření, i) segmenty trhu a ii) další faktory, které ovlivňují dynamiku hospodářské soutěže v automobilovém odvětví, aniž by tyto faktory specifikovala.

(153) Komise měla za to, že v dokumentu o zahájení šetření, který vycházel z informací, jež měla Komise před zahájením šetření přiměřeně k dispozici, poskytla o cenách dostatečné informace. V průběhu šetření provede Komise hloubkovou analýzu cen na základě informací předložených čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku a výrobci v Unii zařazenými do vzorku.

(154) Pokud jde o posouzení údajné zranitelnosti výrobního odvětví BEV v Unii, čínská vláda a CCCME tvrdily, že i) Komise se v dokumentu o zahájení šetření selektivně zaměřila na konkrétní hospodářské ukazatele výrobního odvětví Unie, jako je objem výroby, objem prodeje, podíl na trhu, prodejní ceny a zaměstnanost, přičemž přehlížela další ukazatele, které mají zásadní význam pro hodnocení situace a vyhlídek výrobního odvětví BEV v Unii, jako je výrobní kapacita, využití kapacity, výrobní náklady, faktory ovlivňující prodejní ceny, ziskovost a návratnost investic, ii) ukazatele, které Komise použila v dokumentu o zahájení šetření, svědčily o zdravém výrobní odvětví Unie, neboť výrobní odvětví Unie mělo v posuzovaném období většinový podíl na trhu, a že nepatrný pokles podílu na trhu pozorovaný během šestiměsíčního období nesloužil jako spolehlivý ukazatel zranitelnosti, neboť výrobci BEV v Unii úspěšně prodávali svou celou a zvyšující se výrobu a současně zaznamenávali značný růst prodeje na rozšiřujícím se trhu, iii) prodej výrobního odvětví Unie v letech 2020 až 2022 rostl tempem vyšším než bylo tempo růstu spotřeby Unie, iv) prodejní ceny výrobního odvětví Unie, které se zvýšily o 30 %, naznačují, že výrobci v Unii byli schopni udržet si svůj podíl na trhu a zvýšit ceny bez ohledu na čínský dovoz BEV, a v) rostoucí zaměstnanost nasvědčuje tomu, že výrobní odvětví Unie je ohledně svých budoucích vyhlídek optimistické, a vi) vývoz výrobního odvětví Unie se zvýšil. Společnost 24 rovněž tvrdila, že výrobní odvětví Unie není ve zranitelném postavení, že ve skutečnosti roste, neboť údaje o objemu prodeje, výroby a vývozu vykazují pozitivní trend, zatímco údaje o podílu na trhu nenaznačují žádný jasný trend, ačkoli od roku 2021 došlo ke zlepšení trhu.

([20]) Zpráva panelu, *Maroko – konečná antidumpingová opatření týkající se školních sešitů (Tunisko)*, body 7.195 až 7.196.

(155) V dokumentu o zahájení šetření Komise uvedla informace, které byly veřejně dostupné, vzhledem k tomu, že šetření bylo zahájeno z moci úřední. Komise měla za to, že v dokumentu o zahájení šetření poskytla dostatečné informace o zranitelnosti výrobního odvětví Unie. Komise zejména vysvětlila, že situace výrobního odvětví Unie nenasvědčuje existenci podstatné újmy, která by byla způsobena dovozem z Číny. Čínští vývozci však ve velmi krátké době výrazně zvýšili svůj průnik na trh Unie, a to za ceny, které jsou ve srovnání s cenami výrobního odvětví Unie výrazně nižší, čímž ceny stlačili nebo zabránili jejich zvýšení, k němuž by jinak došlo, a v důsledku toho vytvořili významný tlak na prodej v Unii, podíly na trhu a zisková rozpětí. Obzvláště důležité to bylo v situaci, kdy výrobní odvětví Unie bude muset dosáhnout vyšších objemů prodeje na trhu BEV, aby absorbovalo velké investice, které musí vynaložit, aby zůstalo konkurenceschopným při přechodu na plnou elektrifikaci. Prudký nárůst levného dovozu BEV původem z Číny, který by získal významný podíl na rostoucím trhu, by vedl k velkým ztrátám výrobního odvětví Unie, které by se mohly rychle stát neudržitelnými.

(156) Pokud jde o hrozbu újmy, čínská vláda a CCCME tvrdily, že Komise nepředložila žádné důkazy a vysvětlení ohledně právního požadavku v „*návětí*“ čl. 8 odst. 8 základního nařízení týkajícího se změny okolností, která vede k situaci, kdy je újma jasně předvídatelná a bezprostředně hrozící, a že Komise neprovedla žádnou výhledovou analýzu.

(157) V dokumentu o zahájení šetření Komise poskytla dostatečné důkazy nasvědčující tomu, že vývoj dovozu subvencovaných výrobků by představoval bezprostřední hrozbu újmy pro již tak zranitelné výrobní odvětví Unie. Komise zejména poskytla důkazy o tom, že kombinace vysokých objemů a podílů čínských BEV na trhu při velmi nízkých cenách by mohla ohrozit přežití výrobního odvětví BEV v Unii. Čínští vyvážející výrobci BEV považují trh Unie za velmi atraktivní vzhledem k jasnému plánu elektrifikace, velikosti a cenám. Pokud jde o výhledovou analýzu, Komise dále uvedla, že analýza hrozby újmy je svou povahou výhledová a že analýza prvků v oddíle 6 dokumentu o zahájení šetření představuje výhledovou analýzu. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(158) Čínská vláda a CCCME tvrdily, že Komise při hodnocení míry nárůstu čínského dovozu v dokumentu o zahájení šetření zohlednila pouze podíl čínských značek na trhu, zatímco měla zahrnout veškerý dovoz z Číny.

(159) Komise s tímto tvrzením nesouhlasí. V dokumentu o zahájení šetření Komise vypočítala podíl veškerého dovozu z Číny na trhu v oddíle o újmě. V oddíle o hrozbě újmy Komise doplnila informace týkající se podílu na trhu uvedené v oddíle o újmě a vysvětlila, že dovoz BEV z Číny lze rozdělit do tří kategorií, a to evropské značky, americké značky a čínské značky, a uvedla rovněž podíl čínských značek na trhu. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(160) Společnost 24 tvrdila, že Komise v dokumentu o zahájení šetření řádně nevysvětlila metodiku výpočtu významné míry zvýšení subvencovaného dovozu na trh Unie. Společnost 24 zejména tvrdila, že Komise se ve velké míře opírala o údaje o vývozu čínských BEV z databáze GTA a že nevysvětlila základní metodiku databáze GTA s ohledem na značné rozdíly mezi údaji z databáze GTA a jiných zdrojů, například Eurostatu a S&P Global Mobility.

(161) Komise nesouhlasila s nepodloženým závěrem společnosti 24, že se při posuzování míry zvýšení subvencovaného dovozu do Unie výrazně opírá o údaje společnosti GTA. Kromě toho není jasné, jakou metodiku měla Komise vysvětlit, pokud jde o GTA. Komise použila tři zdroje, které měla k dispozici před zahájením šetření, aby posoudila nárůst dovozu/vývozu čínských BEV do Unie: Eurostat, S&P Global Mobility a GTA. Komise při svém posouzení nepřikládala žádné z těchto databází zvláštní váhu. Jak zdůraznila sama společnost 24, databáze GTA uváděla údaje o čínském vývozu na trh Unie. Eurostat uváděl údaje o dovozu z Číny na trh Unie. Objem vývozu se může lišit od objemu dovozu, zejména v případech, kdy údaje poskytují různé celní orgány. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(162) Čínská vláda tvrdila, že podíl čínských značek na trhu vypočtený Komisí na základě kombinace zdrojů údajů zřejmě záměrně nadhodnocuje podíl čínských značek s cílem vytvořit falešný dojem výrazného nárůstu dovozu čínských značek do Unie, neboť podíl na trhu vypočtený Komisí byl vyšší než příslušný podíl na trhu, který uvedlo sdružení ACEA.

(163) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Komise se nemůže vyjádřit k údajům o podílu na trhu předloženým sdružením ACEA a k jeho zdrojům a metodice, protože neměla přístup k podrobnému souboru údajů, které sdružení ACEA v tomto ohledu použilo. Nicméně při porovnání podílu na trhu, který uvedlo sdružení ACEA, s podílem, který vypočítala Komise pro čínské značky, se jeví, že sdružení ACEA do tohoto výpočtu nezahrnulo dovoz od čínské skupiny Geely, zejména prodej společnosti Polestar.

(164) Čínská vláda a CCCME tvrdily, že posouzení Komise nebylo objektivní, protože z posouzení míry budoucího zvýšení čínského dovozu a z posouzení objemu prodeje v Unii byl vyloučen vlastní dovoz výrobního odvětví Unie.

(165) Dovoz výrobního odvětví Unie nebyl při posuzování budoucího zvýšení čínského dovozu vyloučen. Kromě toho musí objem prodeje výrobního odvětví Unie v analýze újmy zahrnovat pouze objem BEV vyrobených v Unii, kdy objem BEV dovezených z Číny je ve skutečnosti jen dalším prodejem výrobního odvětví Unie na trhu Unie, protože v případě tohoto typu prodeje vystupuje výrobní odvětví Unie na trhu Unie jako obchodník, a nikoli jako výrobce. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(166) Čínská vláda a společnost 24 tvrdily, že Komise neprovedla objektivní přezkoumání, protože posouzení čínského dovozu BEV nebylo provedeno na základě segmentů, jak tomu bylo v případě analýzy cenových účinků.

(167) V dokumentu o zahájení šetření Komise neprovedla analýzu cenových účinků na základě segmentů. Komise jednoduše porovnala ceny BEV výrobního odvětví Unie s čínskými BEV v různých segmentech ve smyslu typů výrobků, aby bylo cenové srovnání smysluplné vzhledem k více typům BEV prodávaných výrobním odvětvím Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(168) Pokud jde o podíl čínských značek na trhu na základě údajů S&P Global Mobility uvedených v dokumentu o zahájení šetření, požádala čínská vláda Komisi, aby i) potvrdila, zda jsou uvedená rozmezí podílu na trhu správná, ii) objasnila, proč byla uvedena rozmezí, když ve skutečnosti měla podle dokumentu o zahájení šetření Komise k dispozici přesné údaje a pro rok 2021 byl uveden přesný podíl čínských značek na trhu (tj. 3 %).

(169) Podíl čínských značek na trhu byl uveden v rozmezích, protože Komise použila dva moduly údajů od S&P Global Mobility, jejichž základ pro sběr údajů byl odlišný, což bylo jasně vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření. Rozmezí poskytnutá Komisí uváděla výsledek výpočtu podílů na trhu na základě těchto dvou modulů. Pro rok 2021 Komise neuvedla rozmezí, protože výsledek výpočtu podílu na trhu byl pro oba moduly údajů stejný.

(170) Čínská vláda a CCCME rovněž tvrdily, že tvrzení Komise o nadměrné čínské kapacitě jsou nepřesná a že podstatnou část výrobní kapacity BEV v Číně lze přičíst výrobě BEV v Unii. Společnost 24 tvrdila, že analýza Komise týkající se volné kapacity v Číně nebyla dostatečně podrobná, protože nezohlednila různé segmenty trhu a vývoj politiky v Číně a ve třetích zemích, který v budoucnu zvýší poptávku po vozidlech BEV ve všech segmentech. Čínská vláda a CCCME dále tvrdily, že Komise neposoudila očekávaný růst čínské domácí poptávky, přestože Čína je největším světovým trhem BEV, že většina výroby BEV v Číně je určena pro čínský domácí trh, a absorpční kapacitu ostatních trhů. Společnost 24 tvrdila, že Komise nedostatečně posoudila vývoj a trendy na trzích s BEV ve třetích zemích.

(171) Komise měla za to, že v dokumentu o zahájení šetření poskytla dostatečné informace o kapacitě a volné kapacitě v Číně. Komise zejména vysvětlila, že několik zdrojů uvedlo, že volná kapacita v Číně činí přibližně 50 % a očekává se, že v budoucnu se zvýší, protože se staví další továrny. Čína je sice největším trhem BEV, ale je také orientovaná na vývoz. Velký počet čínských společností vyrábějících BEV veřejně vyjádřil svůj zájem vyvážet BEV do Unie a vyrábí modely BEV speciálně pro trh Unie, jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření. Kromě toho Komise v dokumentu o zahájení šetření vysvětlila, že třetím největším trhem BEV jsou po Číně a Unii Spojené státy, které jsou pro čínské vyvážející výrobce fakticky uzavřené vzhledem k celkovým dovozním clům ve výši 27,5 % (2,5 % clo a 25 % clo ([21]) podle oddílu 301 obchodního zákona z roku 1974 ([22])). Vysoké dovozní clo na dovoz BEV z Číny zavedly i další menší trhy, například Turecko a Indie. Během šetření Komise důkladně posoudí absorpční kapacitu jiných trhů pro čínskou volnou kapacitu.

(172) CCCME tvrdila, že Komise neposoudila, zda jsou čínský dovoz BEV a BEV z Unie v konkurenčním vztahu a vzájemně zastupitelné, takže by dovoz BEV z Číny mohl způsobit výrobnímu odvětví BEV v Unii újmu. CCCME v této souvislosti odkázala na zprávy odvolacího orgánu ve věci *Čína – HP-SSST (Japonsko a EU)* ([23]).

(173) Komise konstatovala, že tato zpráva se týká příslušného posouzení, které musí Komise provést během šetření, a nikoli v podnětu nebo v dokumentu o zahájení šetření, kde je úroveň důkazů nižší než při šetření. Kromě toho Komise v dokumentu týkajícím se zahájení šetření v oddíle 5.4.2 uvedla srovnání cen čínských BEV a BEV v Unii na základě segmentů ve smyslu typů výrobku, v oddíle 5.4.4 Komise vysvětlila složky výrobních nákladů BEV, které jsou stejné pro čínské vyvážející výrobce a výrobce v Unii, v oddíle 5.5 dospěla Komise k závěru, že čínští výrobci BEV ve velmi krátké době výrazně zvýšili svůj průnik na trh EU, a to za ceny výrazně nižší ve srovnání s cenami výrobního odvětví Unie, v oddílech 6.2 a 6.3 pak Komise vysvětlila, proč je trh Unie pro čínské výrobce atraktivní, zejména pro konkrétní čínské vyvážející výrobce, které Komise představila v oddíle 6.3. V oddíle 7.1 o příčinných souvislostech Komise dále vysvětlila, že přítomnost čínských automobilů na trhu Unie ve velkých objemech za výrazně nižší ceny, než jsou ceny výrobního odvětví Unie, neumožní výrobnímu odvětví Unie vybudovat na trhu Unie řádné výrobní odvětví BEV. Ve fázi zahájení šetření proto existovaly dostatečné důkazy, které nasvědčovaly tomu, že čínské BEV a BEV v Unii si přímo konkurují a jsou vzájemně zastupitelné. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(174) Společnost 24 tvrdila, že neexistují žádné důkazy o tom, že by dovoz údajně subvencovaných BEV z Číny způsobil výrobnímu odvětví BEV v Unii hrozbu podstatné újmy, a to s ohledem na i) rostoucí výrobní odvětví BEV v Unii, které podle společnosti 24 není ve zranitelném postavení, ii) očekávaný růst trhu BEV v Unii a iii) vývoj dovozu z jiných třetích zemí. Společnost 24 rovněž tvrdila, že Komise nezohlednila segmentaci trhu s osobními automobily, přičemž tento prvek je významný, neboť by vysvětloval, že nízké ceny čínských BEV v jednom segmentu trhu nemohou způsobit údajnou hrozbu újmy výrobnímu odvětví Unie, které působí v jiných segmentech trhu. Společnost 24 dále tvrdila, že i kdyby hrozilo, že výrobnímu odvětví Unie vznikne újma, tato hrozba nebyla způsobena dovozem BEV z Číny, protože i) velká část výrobního odvětví EU se zaměřovala na automobily se spalovacím motorem, kde měla konkurenční výhodu, a teprve nedávno začala investovat do trhu BEV, ii) investice do celosvětového dodavatelského řetězce elektrických baterií jsou nízké a iii) nedostatek cenově dostupných surovin pro výrobu baterií a vysoké ceny energií ještě zhoršily vnější otřesy, zejména ruská agrese na Ukrajině.

(175) Čínská vláda tvrdila, že Komise řádně neposoudila i) dovoz ze třetích zemí, ii) vlastní dovoz BEV z Číny ze strany výrobců BEV v Unii – na což upozornila i CCCME – a iii) změny ve struktuře spotřeby.

([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]) Zpráva odvolacího orgánu, *Čína – HP-SSST (Japonsko a EU)*, bod 5.262.

(176) CCCME tvrdila, že Komise dostatečně nezohlednila další známé faktory, které mohou v budoucnu poškodit výrobce BEV v Unii, jako je i) závislost výrobců BEV v Unii na bateriích a dalších konstrukčních částech ze třetích zemí, což ovlivňuje jejich konkurenceschopnost obecně a v případě narušení dodavatelského řetězce, jako například během pandemie COVID-19 a rusko-ukrajinské války, ii) inflační tlak a vysoké ceny energií v Unii, iii) politika EU na podporu biopaliv, iv) konkurence mezi automobily se spalovacím motorem a BEV, v) situace několika výrobců BEV v Unii na začátku jejich činnosti a jejich omezený rozsah výroby a vi) cenová politika tradičních výrobců automobilových značek v EU vyrábějících BEV a konkurence mezi výrobci v rámci EU.

(177) Odvětví BEV v Unii skutečně rostlo v souladu s trhem Unie, který postupně přechází z vozidel se spalovacím motorem na BEV. V dokumentu o zahájení šetření však Komise dále vysvětlila, že z dostupných informací vyplývá, že výrobní odvětví BEV v Unii se bude pohybovat na hranici rentability, a očekává, že ziskovosti dosáhne kolem roku 2025. Nízká výkonnost výrobního odvětví byla způsobena především vysokými náklady na baterie a nákladným výzkumem a vývojem při stále relativně nízkých objemech. Výrobní odvětví BEV v Unii musí neustále investovat zejména do závodů na výrobu baterií a do výzkumu a vývoje nových modelů BEV, aby si udrželo konkurenceschopnost. Zatímco v současné době je situace udržitelná, protože většina výrobců BEV v Unii může křížově kompenzovat vyššími maržemi, kterých dosahují z prodeje vozidel se spalovacím motorem, tato možnost se postupně vytrácí s přechodem trhu Unie na plnou elektrifikaci. Jinými slovy, budoucí ziskovost unijního výrobního odvětví BEV bude do značné míry záviset na zajištění vysokého objemu výroby a prodeje BEV. Kromě toho, jak bylo vysvětleno v dokumentu o zahájení šetření, je třeba, aby výrobní odvětví Unie pokračovalo ve zvyšování prodeje BEV na trhu Unie ve velkých objemech. Přítomnost čínských BEV na trhu Unie ve velkých objemech za výrazně nižší ceny, než jsou ceny výrobního odvětví Unie, neumožní výrobnímu odvětví Unie vybudovat na trhu Unie řádné výrobní odvětví BEV.

(178) Údaje uvedené v dokumentu o zahájení šetření vycházely z informací, které měla Komise veřejně k dispozici před zahájením šetření. Před zahájením šetření neměla Komise informace, které by naznačovaly, že je třeba provést segmentovou analýzu. Komise tuto otázku v průběhu šetření dále zkoumala a dospěla k závěru, že segmentová analýza není v tomto případě oprávněná ani vhodná, jak je vysvětleno v 1041. až 1049. bodě odůvodnění.

(179) Kromě toho Komise nemusela do dokumentu o zahájení šetření zahrnout vyčerpávající seznam faktorů, které by mohly způsobit hrozbu újmy výrobnímu odvětví Unie, protože úroveň důkazů potřebných v dokumentu o zahájení šetření je podstatně nižší než při šetření, které ukládá vyrovnávací opatření. V dokumentu o zahájení šetření Komise posoudila vývoj dovozu ze třetích zemí a další faktory ovlivňující výkonnost výrobního odvětví Unie, jako je nedostatek polovodičů, potíže se získáváním dostatečného množství surovin a dobíjecí infrastruktury. Během šetření Komise podrobně posoudí faktory uvedené v oddíle 6.2. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(180) Pokud jde o zájem Unie, čínská vláda sice připustila, že Komise obvykle při zahájení šetření nezohledňuje zájem Unie, ale tvrdila, že v tomto šetření by toto posouzení bylo relevantní a vhodné, protože šetření bylo zahájeno z moci úřední a nezdá se, že by ho výrobci BEV v Unii podporovali. Čínská vláda se domnívala, že zahájení tohoto šetření je pro EU kontraintuitivní a že uložení opatření by bylo v rozporu se zájmem Unie, jelikož: i) šetření by nebylo přínosem pro výrobní odvětví BEV v Unii, a pokud by byla opatření uložena, způsobilo by to problémy s cenovou dostupností BEV v Unii a ii) šetření nebylo v souladu s cíli EU v oblasti klimatu a zelené energie.

(181) Neexistuje žádný právní požadavek na zahrnutí posouzení zájmů Unie do podnětu ani do dokumentu o zahájení šetření v případě šetření zahájených z moci úřední. Komise dále důrazně nesouhlasila s tvrzeními čínské vlády uvedenými ve 180. bodě odůvodnění. Komise se v průběhu šetření podrobně zabývala aspekty zájmu Unie a svá zjištění uvedla v oddíle „Zájem Unie“.

(182) Důkazy obsažené v dokumentu o zahájení šetření představovaly informace, které měla Komise před zahájením šetření přiměřeně k dispozici. Vzhledem k tomu, že šetření bylo zahájeno z moci úřední, neměla Komise přístup ke stejným informacím jako v případě, kdy je šetření zahájeno na základě podnětu. Některé informace, jako jsou přesné údaje o výrobních nákladech, a tedy o ziskovosti, nejsou veřejně dostupné. Nicméně dokument o zahájení šetření obsahoval dostatečné důkazy nasvědčující existenci hrozby újmy pro výrobní odvětví Unie a příčinnou souvislost mezi hrozbou újmy pro výrobní odvětví Unie a čínským dovozem BEV, která byla způsobena subvencovaným dovozem. Komise se proto domnívala, že má dostatečné důkazy o hrozbě újmy v důsledku subvencovaného dovozu v souladu se základním nařízením a Dohodou o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

1.6. Individuální zjišťování

(183) Společnost Tesla (Shanghai) Co., Ltd., vyvážející výrobce v ČLR, předložila žádost o individuální zjišťování podle čl. 27 odst. 3 základního nařízení. Následně také předložila odpověď na dotazník. Tato žádost se v této fázi řízení posuzuje.

2. VÝROBEK, KTERÝ JE PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ, DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

2.1. Výrobek, který je předmětem šetření

(184) Výrobkem, který je předmětem šetření, jsou nová bateriová elektrická vozidla určená především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s výjimkou vozidel kategorií L6 a L7 podle nařízení (EU) č. 168/2013 ([24]), poháněná (bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu) výhradně jedním nebo více elektromotory, včetně vozidel s prodlužovačem dojezdu s vnitřním spalováním (pomocnou energetickou jednotkou), v současnosti kódu KN ex 8703 80 10 (kód TARIC 8703 80 10 10) (dále jen „výrobek, který je předmětem šetření“). Motocykly jsou ze stávajícího šetření vyloučeny.

(185) V oznámení o zahájení šetření nebyl do definice výrobku, který je předmětem šetření, zahrnut výslovný odkaz na prodlužovač dojezdu. Komise však považovala za nutné vyjasnit, že jedním z typů BEV jsou také vozidla s prodlužovačem dojezdu (pomocnou energetickou jednotkou), který se skládá z malého spalovacího motoru spojeného s elektrickým generátorem, který slouží k dobíjení baterie během jízdy vozidla. Tento typ BEV má stejné fyzické vlastnosti a použití a konkuruje ostatním typům BEV, které nemají prodlužovač dojezdu. Tento typ BEV se v dotčeném období dovážel z Číny a v Unii se vyráběl v malých objemech. Analýza Komise tedy zahrnovala údaje týkající se tohoto typu BEV již od počátku.

2.2. Dotčený výrobek

(186) Dotčeným výrobkem je výrobek, který je předmětem šetření, pocházející z Číny (dále jen „dotčený výrobek“).

2.3. Obdobný výrobek

(187) Šetření ukázalo, že následující výrobky mají stejné základní fyzikální a technické vlastnosti, jakož i stejná základní použití:

dotčený výrobek při vývozu do Unie,

a) výrobek, který je předmětem šetření, vyráběný a prodávaný na domácím trhu v Číně a

b) výrobek, který je předmětem šetření, vyráběný a prodávaný v Unii výrobním odvětvím Unie.

(188) Komise rozhodla, že pro účely tohoto šetření jsou proto uvedené výrobky obdobnými výrobky ve smyslu čl. 2 písm. c) základního nařízení.

([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

2.4. **Připomínky k definici výrobku**

(189) Připomínky k definici výrobku byly obdrženy od společností Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. („XEV“) a Green World Mobility.

(190) Společnost XEV je čínský vyvážející výrobce čtyřkolek prodávaných pod značkou „XEV“ a vyvážených do Unie. Jejím hlavním modelem je XEV YOYO.

(191) Společnost XEV uvedla, že XEV YOYO je plně elektrická čtyřkolka kategorie L7 podle kategorií vozidel definovaných v příloze I nařízení (EU) č. 168/2013 ([25]). Tím se podle společnosti XEV liší od motorových vozidel pro přepravu osob a jejich zavazadel, která jsou podle kategorií vozidel definovaných v článku 4 nařízení 2018/858 ([26]) označována jako vozidla kategorie M. Kromě toho společnost XEV tvrdila, že čtyřkolky kategorie L7 nejsou kvůli fyzickým a technickým rozdílům podobné BEV, na něž se šetření zaměřilo. Přitom společnost XEV poukázala na to, že XEV YOYO má nižší výkon, kapacitu baterie, maximální dojezd, vlastní hmotnost vozidla a maximální rychlost než některá malá BEV kategorie M, navíc s odlišnými požadavky na řidičský průkaz a odlišnými rozměry registrační značky. Společnost XEV také zjistila různá použití a vnímání spotřebiteli.

(192) Společnost XEV proto požádala Komisi, aby potvrdila, že čtyřkolky, jako je XEV YOYO, nejsou pro účely tohoto šetření považovány za BEV, a proto se na ně nevztahuje definice výrobku, který je předmětem šetření.

(193) Analýza Komise potvrdila, že čtyřkolky (kategorie L6 a L7) skutečně nemají stejné fyzické a technické vlastnosti jako bateriová elektrická vozidla, kterých se šetření týká. Čtyřkolky zejména jsou, co se fyzikálních a technických vlastností týče, definovány omezeními, pokud jde o maximální rychlost, hmotnost, výkon motoru a počet sedadel, zatímco bateriová elektrická vozidla, na která se vztahuje rozsah šetření, taková omezení nemají. Komise proto dospěla k závěru, že tyto čtyřkolky nejsou součástí výrobku, který je předmětem šetření, a šetření se na ně nevztahuje. V důsledku toho bylo shledáno, že vývoz čtyřkolek do Unie, mimo jiné od společnosti XEV, není tímto šetřením dotčen.

(194) Společnost Green World Mobility dováží z Číny elektrické mopedy a některá elektrická vozidla určená pro osoby se zdravotním postižením. Společnost Green World Mobility uvedla, že tato vozidla se liší od výrobku, který je předmětem šetření. Mopedy totiž spadají do kategorie L6 podle nařízení (EU) č. 168/2013, zatímco elektrická vozidla určená pro osoby se zdravotním postižením dovážená společností Green World Mobility byla v minulosti zařazena pod kód KN 8713 90 00. Nizozemské celní orgány je však následně zařadily pod kód KN 8703 80 10. Tato vozidla mohou přepravovat maximálně dvě osoby a na veřejné komunikaci mohou jet rychlostí maximálně 45 km/h. Nakonec společnost Green World Mobility potvrdila, že jsou rovněž zařazeny do kategorie L podle nařízení (EU) č. 168/2013.

(195) Analýza Komise potvrdila, že mopedy a typ elektrických vozidel určených pro osoby se zdravotním postižením dovážených společností Green World Mobility nemají stejné fyzické a technické vlastnosti jako bateriová elektrická vozidla, na které se vztahuje rozsah šetření. Komise proto dospěla k závěru, že tyto výrobky nejsou součástí dotčeného výrobku, a byly proto z šetření vyloučeny.

([25]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

([26]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

3. SUBVENCOVÁNÍ

3.1. Úvod: prezentace vládních plánů, projektů a dalších dokumentů

(196) Před provedením analýzy údajného subvencování ve formě subvencí nebo programů subvencí Komise posoudila vládní plány, projekty a další dokumenty, které byly pro analýzu zkoumaných programů subvencí významné.

(197) Úvodem Komise poukázala na to, že celkové hospodářské uspořádání Číny se vyznačuje obzvláště silnou rolí státu, přičemž státní orgány jsou kontrolovány Komunistickou stranou Číny, která je vládnoucím politickým subjektem v zemi. V důsledku toho podniky v Číně fungují ve specifickém prostředí, které – na rozdíl od západních ekonomik, kde tržní síly představují dominantní organizační princip – obsahuje řadu mechanismů, jež poskytují čínské vládě značnou míru kontroly nad jakýmkoli aspektem hospodářské činnosti v zemi. Tato přísná kontrola brání hospodářským subjektům jednat jako racionální tržní subjekty usilující o maximalizaci zisku a ve skutečnosti je nutí jednat coby prodloužená ruka vlády při provádění jejích politik a plánů.

(198) Při přenášení politických rozhodnutí čínské vlády do každodenního obchodního chování hospodářských subjektů jsou nejvýznamnější následující prvky: *i)* doktrína socialistického tržního hospodářství, *ii)* vedoucí úloha Komunistické strany Číny, *iii)* systém průmyslového plánování, *iv)* finanční systém.

(199) Doktrína socialistického tržního hospodářství, zakotvená v čínské ústavě ([27]), přiznává státu přirozenou a všeprostupující kontrolu nad ekonomikou, která jde daleko nad rámec tradičních standardů stanovení regulačního rámce, v němž mohou tržní subjekty volně působit. Konkrétně podle článku 6 ústavy: „*Základem socialistického hospodářského systému Čínské lidové republiky je socialistické veřejné vlastnictví výrobních prostředků* […]. *V primární fázi socialismu stát udržuje základní ekonomický systém, v němž převládá veřejné vlastnictví a vedle něhož se rozvíjejí různé formy vlastnictví, a zachovává systém rozdělování, v němž převládá rozdělování podle práce a vedle něhož existují různé způsoby rozdělování.*“ Dále podle článku 15 ústavy: „*Stát praktikuje socialistické tržní hospodářství. Stát posiluje ekonomickou legislativu, zlepšuje makroregulaci a kontrolu. Stát v souladu se zákonem zakazuje jakékoli organizaci nebo jednotlivci narušovat sociálně-ekonomický řád.*“ Článek 11 ústavy navíc přisuzuje státu intervenční roli, která jde nad rámec ochrany práv a zájmů neveřejného sektoru, neboť stát „*podněcuje, podporuje a usměrňuje rozvoj neveřejného sektoru hospodářství a v souladu se zákonem vykonává dohled a kontrolu nad neveřejným sektorem hospodářství*“.

(200) Tyto ústavní základy se odrážejí ve všech příslušných právních předpisech ([28]), které zdůrazňují socialistické tržní hospodářství jako hlavní princip, na němž je čínská ekonomika založena. Stát pod vedením Komunistické strany Číny navíc skutečně hojně využívá nejrůznějších nástrojů – jak motivačních, tak restriktivních – k tomu, aby vedl ekonomiku k socialistické modernizaci, tj. k cílům (včetně cílů průmyslové politiky) stanoveným čínskou vládou.

([27]) Ústava ČLR, přijatá dne 4. prosince 1982, v platném znění; k dispozici na adrese: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Viz například články 1 a 206 občanského zákoníku ČLR, podle nichž: „*Tento zákon je formulován* […] *za účelem ochrany práv a oprávněných zájmů občanskoprávních subjektů, úpravy občanskoprávních vztahů, udržování společenského a hospodářského řádu, uspokojování potřeb rozvoje socialismu s čínskými rysy a pokračování v naplňování základních socialistických hodnot*“ a „ [s]*tát udržuje a zdokonaluje základní socialistické ekonomické systémy, jako je systém vlastnictví, v němž se společně rozvíjejí různé formy vlastnictví, přičemž základem je veřejné vlastnictví, systém rozdělování, v němž společně existují různé formy rozdělování, přičemž základem je rozdělování podle práce, jakož i systém socialistické tržní ekonomiky. Stát konsoliduje a rozvíjí veřejný sektor ekonomiky a podněcuje, podporuje a usměrňuje rozvoj neveřejného sektoru ekonomiky. Stát praktikuje socialistické tržní hospodářství* […]“; k dispozici na adrese: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Podobně podle článku 1 zákona o společnostech ČLR: „*Zákon o společnostech Čínské lidové republiky* […] *byl přijat s cílem sjednotit organizaci a činnost společností, chránit zákonná práva a zájmy společností, akcionářů a věřitelů, chránit společenský a hospodářský řád a podporovat rozvoj socialistického tržního hospodářství.*“; k dispozici na adrese: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml

(201) Vedoucí úloha Komunistické strany Číny – ačkoli je formálně zakotvena v ústavě země ([29]), jakož i v příslušných sekundárních právních předpisech a v samotné ústavě strany ([30]) – má v praxi různé podoby; zejména proto, že v Číně neexistuje dělba moci, a strana plně kontroluje zákonodárnou ([31]), výkonnou ([32]) i soudní ([33]) moc státního aparátu; kromě toho strana dohlíží na klíčové oblasti hospodářství, včetně finančního sektoru a průmyslových odvětví považovaných za strategická, zejména prostřednictvím vlastnictví a/nebo jmenováním a obměnou klíčových pracovníků; navíc zakládání stranických buněk je povinné ve všech podnicích s více než třemi členy strany ([34]) (viz také 785. bod odůvodnění), a to jak státních, tak soukromých, a stranické struktury v podnicích si často nárokují právo podílet se na operativním rozhodování podniků (viz také 786. bod odůvodnění). Všechny tyto kontrolní mechanismy poskytují Komunistické straně Číny pevnou kontrolu nad ekonomikou země a umožňují jí formulovat a provádět hospodářskou politiku v souladu s jejími strategickými úvahami a prioritami.

(202) Zaměření čínského hospodářství je do značné míry určováno propracovaným systémem plánování, který stanoví priority a předepisuje, na které cíle se musí ústřední vláda a místní orgány státní správy zaměřit. Příslušné plány existují na všech úrovních státní správy a zahrnují všechna odvětví hospodářství. Cíle stanovené nástroji plánování mají závaznou povahu a orgány na každé úrovni státní správy sledují plnění plánů orgány na příslušné nižší správní úrovni. Systém plánování v ČLR celkově vede k tomu, že zdroje jsou přidělovány do odvětví označených vládou za strategická nebo jinak politicky významná, místo aby byly alokovány v souladu s tržními silami ([35]).

(203) Pro přidělování zdrojů v souladu s politickými prioritami čínské vlády má pro čínské orgány zásadní význam instrumentalizace finančního sektoru. Čínskému finančnímu systému nadále dominuje bankovní sektor, který stát kontroluje (viz také oddíl 3.5.1, zejména pododdíl 3.5.1.3), a to jak prostřednictvím vlastnictví (viz 465. bod odůvodnění), tak prostřednictvím osobních vazeb. V souladu s tím má čínská vláda jako většinový/kontrolní akcionář pravomoc jmenovat nejdůležitější pozice ve vedení státem vlastněných politických bank (viz 454. bod odůvodnění), jakož i bank částečně nebo plně vlastněných samotným státem nebo státem vlastněnými právnickými osobami (viz 468. bod odůvodnění).

(204) Kromě toho stanovy velkých čínských bank pravidelně obsahují zvláštní kapitolu o vytvoření stranického výboru ([36]). Například podle stanov Industrial and Commercial Bank of China (Průmyslová a obchodní banka Číny, „ICBC“) „*předseda představenstva banky a tajemník stranického výboru je tatáž osoba*“ ([37]). Článek 53 uvádí povinnosti stranického výboru, včetně kontroly praktického provádění stranických a státních rozhodnutí v bance. Výbor strany se rovněž podílí na výběru a hodnocení zaměstnanců, společně s představenstvem. A konečně, výbor

([29]) Viz článek 1 ústavy: „*Socialistický systém je základním systémem Čínské lidové republiky. Určujícím znakem socialismu s čínskými rysy je vedení Komunistické strany Číny. Je zakázáno, aby jakákoli organizace nebo jednotlivec poškozoval socialistický systém.*“

([30]) Viz obecný program ústavy Komunistické strany Číny, dle nějž: „*Vedoucí úloha Komunistické strany Číny je nejpodstatnějším atributem socialismu s čínskými rysy a největší silou tohoto systému. Strana je nejvyšší silou politického vedení. Strana vykonává celkové vedení ve všech oblastech činnosti ve všech částech země.*“; k dispozici na adrese: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (zobrazeno dne 3. června 2024).

([31]) Pokud jde o složení Všečínského shromáždění lidových zástupců a jeho vztah ke Komunistické straně Číny, viz např.: https://npcobserver.com/about-npc/.

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

([33]) Viz článek 12 zákona o soudcích ČLR, který stanoví, že soudci musí „*respektovat* […] *ústavu Čínské lidové republiky, vedoucí úlohu Komunistické strany Číny a socialistický systém*“; k dispozici na adrese: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Viz článek 30 ústavy Komunistické strany Číny: „*Stranická organizace na primární úrovni je založena v každém podniku,* […]*, vládním orgánu* […] *a jakékoli jiné organizaci na primární úrovni* [kde pracují lidé]*, kde jsou tři nebo více řádných členů strany.*

([35]) Pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v ekonomice Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu, 20. prosince 2017, SWD(2017) 483 final/2 (dále jen „zpráva o Číně z roku 2017“) – kapitola 4, s. 41–42, 83. Viz aktualizovaný pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v ekonomice Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu, 10. dubna 2024, SWD(2024) 91 final (dále jen „zpráva o Číně“) – kapitola 4, s. 57–59, 99.

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

([37]) Tamtéž, článek 52.

strany se má podílet na projednávání „*hlavních provozních otázek, otázek řízení a hlavních otázek týkajících se zájmů zaměstnanců a předkládat připomínky a návrhy*“ ([38]). Kromě toho musí být podle ustanovení týkajících se představenstva před rozhodnutím o podstatných otázkách konzultován stranický výbor ([39]). Stanovy Agricultural Bank of China (Čínská zemědělská banka, „ABC“) obsahují totožnou formulaci o zřízení stranického výboru v článku 58 a o zapojení výboru do projednávání zásadních otázek v článku 161 ([40]).

(205) Kromě schopnosti čínské vlády kontrolovat bankovní sektor prostřednictvím vlastnictví a organizačního uspořádání vykonává čínská vláda kontrolu nad tímto sektorem také s ohledem na platné čínské právní předpisy (analýza příslušných regulačních dokumentů viz oddíl 3.5.1.5), které vyžadují, aby banky při přijímání finančních rozhodnutí respektovaly cíle průmyslové politiky země.

(206) Závěrem lze říci, že všechny tyto prvky ukazují, že struktura právního a politického systému v ČLR se opírá o pevnou kontrolu vlády nad všemi aspekty hospodářství a obchodu, neboť jsou centrálně řízeny a kontrolovány čínskou vládou. Hospodářské subjekty jsou nedílnou součástí tohoto systému nikoliv jako subjekty volného trhu, jejichž cílem je přijímat obchodní rozhodnutí čistě na základě ekonomické logiky a maximalizace zisku, ale spíše jako jeden ze zásadních aktérů, kteří provádějí zastřešující politiky a jejich konkrétní cíle stanovené vládou na centrální úrovni.

3.2. **Vládní plány a politiky na podporu odvětví BEV**

(207) Na základě těchto skutečností Komise zjistila, že všechny subvence nebo programy subvencí, které jsou předmětem posouzení, jsou součástí provádění centrálního plánování čínské vlády na podporu výrobního odvětví BEV z následujících důvodů.

(208) Čínská vláda považuje odvětví BEV za odvětví strategického významu a přinejmenším od roku 2010 soustavně zdůrazňuje politickou podporu urychleného rozvoje tohoto odvětví. Tato kategorizace má velký význam, protože se na daná odvětví vztahuje řada konkrétních politik a podpůrných opatření, která jsou určena k podpoře rozvoje v každém odvětví ([41]).

(209) To je patrné z řady dokumentů průmyslové politiky, které byly postupně zaváděny nejméně od roku 2010 a které jsou uvedeny níže.

Rozhodnutí Státní rady č. 40 o vyhlášení a provedení „Dočasných pravidel o podpoře průmyslové restrukturalizace“

(210) Rozhodnutí č. 40 Státní rady Čínské lidové republiky je právní dokument vydaný v roce 2005, jehož cílem je podpořit průmyslovou restrukturalizaci v Číně podporou rozvoje odvětví vyspělých technologií a odstraněním zastaralých výrobních kapacit. „Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci“, který je prováděcím opatřením rozhodnutí č. 40, stanoví základ pro řízení investičních směrů určením průmyslových odvětví, která by měla mít zvýhodněný přístup k úvěrům. Je rovněž vodítkem pro čínskou vládu při řízení investičních projektů a při stanovení a prosazování politik v oblasti veřejných financí, daní, úvěrů, pozemků, dovozu a vývozu. Národní komise pro rozvoj a reformy (dále jen „NDRC“) vydala a později změnila Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci, a to v únoru 2013 a v roce 2019.

(211) V dokumentech z roku 2013 i 2019 se o výrobní odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, které zahrnuje i BEV, hovoří jako o podporovaném odvětví.

([38]) Tamtéž, čl. 53 odst. 3.
([39]) Tamtéž, článek 144.
([40]) Stanovy ABC; k dispozici na adrese: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Zpráva o Číně z roku 2017– kapitola 2, s. 17 a 20.

Rozhodnutí Státní rady z roku 2010 o urychlení rozvoje nově vznikajících strategických odvětví

(212) V rozhodnutí Státní rady o urychlení rozvoje nově vznikajících strategických odvětví ([42]) z roku 2010 určila čínská vláda odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie mezi výrobní odvětví, která mají být prioritně modernizována.

(213) Podle článku II tohoto rozhodnutí se čínská vláda zavázala „*přednostně podporovat a* rozvíjet *taková odvětví, jako je ukládání energie, ochrana životního prostředí, informační technologie nové generace, biologie, výroba špičkových zařízení, nové zdroje energie, nové materiály, automobily využívající nové zdroje energie atd.*“

(214) Rozhodnutí rovněž obsahovalo výslovný dlouhodobý cíl rozvoje tohoto odvětví, který zahrnoval i vytvoření celosvětově působících velkých podniků: „*Do roku 2020 se* […] *nové zdroje energie, nové materiály a odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie stanou průkopnickými odvětvími národního hospodářství. Podstatně se zlepší inovační schopnost, ovládneme řadu klíčových a základních technologií a v některých oblastech dosáhneme světové špičky. Vznikne skupina velkých podniků s mezinárodním vlivem a skupina energických malých a středních podniků.*“ ([43])

(215) Určení vozidel využívajících nové zdroje energie za strategické výrobní odvětví naznačilo všem úrovním státní správy, jakou důležitost přikládá čínská vláda tomuto odvětví, a bylo tak jasně dáno najevo, že další politiky na podporu tohoto výrobního odvětví na ústřední úrovni budou následovat a očekávají se i na nižších úrovních státní správy.

Plán rozvoje energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020)

(216) Podpora rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie se dostala již do 12. národního pětiletého plánu ([44]) na období 2011–2015 a byla konkrétněji formulována v Plánu rozvoje energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020) ([45]), kde se uvádí, že „*vozidla využívající nové zdroje energie uvedená v tomto plánu zahrnují především čistě elektrická vozidla, plug-in hybridní vozidla a vozidla s palivovými články. Energeticky úsporná vozidla se vztahují na vozidla se spalovacím motorem jako hlavním pohonným systémem* […].“ ([46])

(217) Plán dále upřesňuje, že zatímco „*čínská vozidla využívající nové zdroje energie mají v podstatě základ pro rozvoj industrializace a klíčové technologie, jako jsou baterie, motory, elektronické řízení a systémová integrace, dosáhly významného pokroku a čistě elektrická vozidla a plug-in hybridní vozidla začala být v malém měřítku uváděna na trh*“, hlavní překážky rozvoje tohoto odvětví přetrvávají: „*klíčové technologie čínských vozidel využívajících nové zdroje energie a některé klíčové konstrukční části ještě neprorazily, náklady na výrobky jsou vysoké, opatření na podporu odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie nejsou dokonalá a industrializace tohoto odvětví a jeho tržní vývoj jsou omezené; nebyly plně zvládnuty klíčové technologie úspory energie u vozidel* […]“.

(218) Na základě těchto skutečností formulovala čínská vláda celkový cíl průmyslové politiky pro toto odvětví takto: „*musíme se chopit příležitosti, využít nasazení, urychlit kultivaci a rozvoj energeticky úsporného automobilového průmyslu a automobilového průmyslu využívajícího nové zdroje energie, podpořit optimalizaci a modernizaci automobilového průmyslu a uskutečnit transformaci z velkého automobilového průmyslu na automobilovou průmyslovou velmoc.*“

(219) V plánu byly rovněž stanoveny metody, jak těchto *cílů* dosáhnout, které se opírají především o vládní podpůrné mechanismy: „*Řídit se kombinací vládních pokynů a tržních podnětů. V období průmyslové kultivace budeme aktivně plnit úlohu plánovacích pokynů a politických pobídek, shromažďovat vědecké a technologické a průmyslové zdroje, podporovat vývoj a výrobu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie a řídit spotřebu na trhu. Jakmile průmysl dosáhne své zralosti, plně využijeme hybnou roli trhu v průmyslovém rozvoji* […].“ ([47])

([42]) K dispozici na adrese: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big
([43]) Viz čl. II odst. 3 rozhodnutí.
([44]) Viz kapitola 10 oddíl 3 plánu; k dispozici na adrese: https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf
([45]) K dispozici na adrese: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm
([46]) Viz článek 1 plánu.
([47]) Viz čl. 2 odst. 2 plánu.

(220) Tento článek plánu stanoví, že tržní pokyny čínské vlády se vztahují nejen na *výrobu* hotových vozidel využívajících nové zdroje energie, ale také na jejich součásti: „*Dodržovat kombinaci kultivace výrobních odvětví a posilování podpůrných zařízení. S celým vozidlem jako vedoucím prvkem kultivovat a řídit urychlený rozvoj průmyslového řetězce, jako jsou napájecí baterie, motory, automobilová elektronika, pokročilé spalovací motory a vysoce účinné převodovky*“. ([48])

(221) Po stanovení cílů a metod k jejich dosažení se plán zaměřil na stanovení konkrétních (výstupních) cílů: „*Do roku 2015 dosáhne kumulativní výroba a prodej čistě elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel 500 000 kusů;* do roku 2020 dosáhne výrobní kapacita čistě elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel 2 milionů kusů a kumulativní výroba a prodej překročí 5 milionů kusů […].“ ([49]) V plánu byly nakonec uvedeny mechanismy vládní podpory, na které by mělo odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie nárok, jež zahrnují oblasti, jako je pomoc související s tvorbou mezinárodních norem nebo nábor a kultivace talentů, přičemž vládní podpora se soustředila na různé formy finanční podpory, rozdělené do následujících oblastí:

— granty („*Ústřední vláda zajišťuje finanční prostředky na vhodnou podporu realizace projektů technologických inovací v oblasti energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie, vede podniky ke zvýšení investic do vývoje technologií, inženýrství, tvorby norem, uplatnění na trhu a dalších fází vývoje a buduje systém technologických inovací, který spojuje výrobu, vzdělávání a výzkum; poskytuje subvence na představování úspor energie a vozidel využívajících nové zdroje energie v oblasti veřejných služeb a na soukromý nákup vozidel využívajících nové zdroje energie a podporuje spotřebitele v nákupu a používání energeticky úsporných vozidel […].*“);

— podpora daňové politiky („*Podniky vyrábějící energeticky úsporná vozidla a vozidla využívající nové zdroje energie a jejich klíčové díly a konstrukční části, které jsou uznány jako způsobilé pro daňové pobídky u technologicky vyspělých podniků, mohou využívat příslušné preferenční politiky v souladu se zákonem.*“);

— podpora finančních služeb („*Vést finanční instituce k zavádění systémů řízení a hodnocení úvěrů s cílem podpořit rozvoj energeticky úsporných odvětví a odvětví vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie, aktivně podporovat inovace finančních produktů, jako je financování zástav duševního vlastnictví a financování průmyslového řetězce, urychlit zavádění víceúrovňového systému záruk zahrnujícího finanční příspěvky a investice do sociálního kapitálu, komplexně využívat kompenzace rizik a další politiky a prosazovat zvýšenou finanční podporu.*“) a

— podpora rizikového kapitálu („*Fond rizikového kapitálu pro vozidla využívající nové zdroje energie, který splňuje* požadavky, *může požádat o centrální finanční účast v souladu s předpisy a vést sociální fondy k tomu, aby různými způsoby investovaly do výrobního odvětví energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie*“).

Poradní pokyny pro urychlení podpory a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie

(222) V roce 2014 vydala státní rada „Poradní pokyny pro urychlení podpory a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie“ ([50]) (Guobanfa [2014] č. 35) (uváděné také jako „*Poradní pokyny pro vozidla využívající nové zdroje energie*“). Poradní pokyny pro vozidla využívající nové zdroje energie mají v úmyslu „*propojit dominantní postavení na trhu s vládní podporou*“ ([51]) a předpokládají různé formy vládní podpory rozvoje tohoto odvětví, jako jsou místní plány na podporu vozidel využívajících nové zdroje energie, nákupy subvencí, finanční podpora, dluhopisy atd.

(223) Cíle a pokyny obsažené ve 14. pětiletém plánu jsou často doplněny prováděcími plány, akčními plány, poradními pokyny, pokyny atd. Poradní pokyny jsou dokumenty vydávané vládou, jejichž cílem je usměrnit chování průmyslu tak, aby bylo dosaženo politických cílů vlády v konkrétních odvětvích. Přestože jsou poradní pokyny v čínském právním systému považovány za návodné dokumenty, poukazují na konkrétní zásahy státu do utváření různých odvětví čínské ekonomiky ([52]). To platí zejména pro poradní pokyny pro vozidla využívající nové zdroje energie, které obsahují jak pokyny shora místním samosprávám, aby formulovaly plány a pobídky na

([48]) *Tamtéž.*
([49]) Viz čl. 3 odst. 2 plánu.
([50]) K dispozici na adrese https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm
([51]) Viz oddíl I pododdíl1 poradních pokynů.
([52]) Viz například Úř. věst. L 228, 15.9.2023, s. 217–220, a 14. pětiletý plán národního hospodářského a sociálního rozvoje a dlouhodobé cíle pro rok 2035.

podporu vozidel využívajících nové zdroje energie, tak i směrnice na centrální úrovni o přidělování finančních prostředků na odměňování měst a podniků, které dosahují obzvláště dobrých výsledků v podpoře vozidel využívajících nové zdroje energie, a také daňové, finanční a investiční pobídky ze strany vládních orgánů, finančních institucí atd. Poradní pokyny jsou proto dalším nástrojem, který státní orgány používají k přímé kontrole způsobu, jakým odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie rozvíjí *čínský 13. národní pětiletý plán*.

(224) Podobné formulace týkající se podpory tohoto odvětví lze nalézt ve všech nedávných vládních politických dokumentech, počínaje 13. národním pětiletým plánem na léta 2016–2020 ([53]). Podle oddílu 1 kapitoly 23 13. pětiletého plánu má čínská vláda v úmyslu „*podporovat rozvoj informačních technologií nové generace, vozidel využívajících nové zdroje energie, biotechnologií, ekologických a nízkouhlíkových technologií, špičkového vybavení a materiálů a digitálního kreativního průmyslu*.“

(225) Kromě toho je v téže kapitole 13. pětiletého plánu uvedena řada politik, které hodlá čínská vláda použít k podpoře plného rozvoje tohoto odvětví, a to od nezbytných zdrojů po konečný výrobek, a sice: *i) „podporovat používání vozidel využívajících nové zdroje energie; ii) motivovat k používání vozidel využívajících nové zdroje energie v městské hromadné dopravě a taxislužbě; iii) vyvíjet plně elektrická vozidla a hybridní elektrická vozidla se zaměřením na pokrok v klíčových technologických oblastech, jako je energetická hustota baterií a jejich teplotní přizpůsobivost; iv) usnadnit rozvoj sítě dobíjecích zařízení a služeb, které jsou vzájemně kompatibilní a podléhají jednotným normám […]; v) zajistit, aby celkový počet vyrobených a prodaných vozidel využívajících nové zdroje energie v Číně dosáhl pěti milionů; vi) posílit úsilí o zpětný odběr a likvidaci použitých baterií z vozidel využívajících nové zdroje energie*.“ ([54])

Made in China 2025

(226) V roce 2015 zveřejnila čínská vláda svou dlouhodobou komplexní průmyslovou strategii známou jako Made in China 2025. ([55]) Tato strategie stanovila milníky pro modernizaci vybraných výrobních odvětví v zemi do roku 2020 a 2025 a zopakovala záměr čínské vlády „[p]*okračovat v podpoře vývoje elektrických vozidel a vozidel s palivovými články, zvládnout klíčové technologie nízkouhlíkových, informatizovaných a inteligentních automobilů, zlepšit technické a průmyslové možnosti klíčových technologií, jako jsou startovací baterie, hnací motory, vysoce účinné spalovací motory, pokročilé převodovky, lehké materiály a inteligentní řízení, vytvořit kompletní průmyslový systém a systém inovací od klíčových konstrukčních částí až po úplná vozidla, a podporovat integraci energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie s nezávislými značkami na mezinárodně vyspělé úrovni*“ ([56]) a v souladu s tím „[o]*rganizovat a provádět řadu speciálních projektů a velkých projektů pro inovace a industrializaci velkých letadel, leteckých motorů a plynových turbín, civilního letectví a kosmonautiky, inteligentních ekologických vlaků, energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie, zařízení pro námořní inženýrství a lodí s vyspělými technologiemi, kompletních sad zařízení pro inteligentní sítě, špičkových CNC strojů, zařízení pro jadernou energetiku a špičkových zdravotnických zařízení*.“ ([57])

(227) Pro dosažení těchto cílů zdůrazňuje strategie Made in China 2025 potřebu „[p]*rohloubit reformu ve finanční oblasti, rozšířit finanční kanál pro zpracovatelský průmysl a snížit finanční náklady,* [v]*využít výhod financování politiky, financování rozvoje a komerčního financování a zvýšit podporu nové generace informačních technologií a špičkového vybavení, nových materiálů,* [p]*odpořit Čínskou exportní a importní banku, aby zvýšila služby pro zpracovatelský průmysl v rámci své obchodní činnosti, podpořit Čínskou rozvojovou banku, aby zvýšila úvěry pro zpracovatelské podniky, a nasměrovat finanční instituce k inovacím produktů a obchodů, které jsou vhodné pro charakteristiky zpracovatelských podniků*.“ ([58])

([53]) K dispozici na adrese: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf
([54]) Viz kapitola 23, rámeček 8 pětiletého plánu.
([55]) Viz: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([56]) Viz oddíl 3.6.6 dokumentu Made in China 2025.
([57]) Tamtéž, rámeček 5.
([58]) Tamtéž, oddíl 4.3.

(228) Strategie dále předpokládá využití fiskálních nástrojů: „*Plně využívat stávající kanály, posílit podporu finančních prostředků pro zpracovatelský průmysl, zaměřit se na klíčové oblasti transformace a modernizace zpracovatelského průmyslu, jako je […] špičkové vybavení, […] a vytvořit příznivé politické prostředí pro rozvoj zpracovatelského průmyslu. Využívat partnerství veřejného a soukromého sektoru […] k tomu, aby se sociální fondy podílely na výstavbě velkých projektů, technologických inovacích v podnicích a výstavbě klíčových infrastruktur zpracovatelského průmyslu. Inovovat prostředky finanční podpory, změnit „podporu výstavby" na „podporu provozu" a zlepšit účinnost využití finančních*[1] *prostředků.*" ([59])

Nařízení o normách pro výrobní odvětví automobilových elektrických baterií

(229) Komise rovněž zjistila, že v roce 2015 vydalo ministerstvo průmyslu a informačních technologií „Nařízení o normách pro odvětví automobilových elektrických baterií" ([60]) (dále jen „*nařízení o normách*"), aby „*řídilo a regulovalo zdravý vývoj výrobního odvětví automobilových elektrických baterií.* […] *Stát podporuje podniky vyrábějící elektrické baterie pro automobilový průmysl s cílem zlepšit je a posílit, zavést specifikace výroby výrobku a systémy zajištění kvality, posílit technologické inovace a inovace v oblasti řízení, zlepšit úroveň výzkumu a vývoje výrobků a výroby a zvýšit výkonnost a kvalitu výrobků s cílem splnit potřeby rozvoje průmyslu vozidel využívajících nové zdroje energie*". ([61]) Nařízení stanoví požadavky na podniky vyrábějící elektrické baterie, které mohou požádat o zařazení do katalogu podniků splňujících požadavky, přičemž jedním z nich je být výrobcem a dodavatelem „*automobilových výrobků na území Čínské lidové republiky (kromě Tchaj-wanu, Hongkongu a Macaa)*" ([62]). V důsledku toho „*[b]ude seznam podniků zahrnutých do oznámení sloužit jako hlavní základ pro příslušnou politickou podporu*" ([63]). Po tomto oznámení byly zveřejněny čtyři vydání katalogu podniků, které splňují podmínky stanovené v nařízení o normách, přičemž do něj nebyl zařazen žádný zahraniční výrobce elektrických baterií ([64]). Navzdory skutečnosti, že požadavky byly v roce 2019 zrušeny oznámením č. 22 Ministerstva průmyslu a informačních technologií (MIIT) Čínské lidové republiky ([65]), lze předpokládat, že existence katalogu podniků vyrábějících elektrické baterie poskytla čínským výrobcům baterií konkurenční výhodu oproti zahraničním výrobcům v době, kdy bylo odvětví elektrických baterií v počátcích svého rozvoje.

Akční plán pro podporu rozvoje odvětví baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie

(230) Akční plán pro podporu rozvoje odvětví baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie ([66]) z roku 2017 vysvětluje, že napájecí baterie jsou středobodem elektromobilů a klíčem k rozvoji průmyslu vozidel využívajících nové zdroje energie. Po více než deseti letech vývoje dosáhl průmysl napájecích baterií v zemi velkého pokroku. Současný výkon, kvalita a cena výrobků s napájecí baterií však zatím neodpovídají potřebám propagace a popularizace vozidel využívajících nové zdroje energie, zejména pokud jde o základní klíčové materiály, technologii systémové integrace, výrobní zařízení a postupy atd. Plán byl vypracován s cílem urychlit zlepšení vývojových možností a úrovně odvětví elektrických autobaterií v zemi a podpořit zdravý a udržitelný rozvoj odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie.

([59]) Tamtéž, oddíl 4.4.
([60]) Oznámení Ministerstva průmyslu a informačních technologií (MIIT) Čínské lidové republiky č. 22 z roku 2015, k dispozici na adrese: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml
([61]) Čl. 1 odst. 2 nařízení o normách.
([62]) Čl. 1 odst. 4 nařízení o normách.
([63]) Čl. 8 odst. 26 nařízení o normách.
([64]) První vydání: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; druhé vydání: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; třetí vydání: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; čtvrté vydání: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html
([65]) Oznámení Ministerstva průmyslu a informačních technologií Čínské lidové republiky č. 22 z roku 2019, k dispozici na adrese https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm.
([66]) https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

(231) Realizace projektu modernizace napájecích baterií ze strany MIIT a Ministerstva vědy a techniky se opírá o národní vědeckotechnické plány (zvláštní projekty, fondy) a další celkové typy podpory výzkumu a vývoje napájecích baterií s cílem dosáhnout v roce 2020 jednotné měrné energie více než 300 Wh/kg, neustále zlepšovat výkonnost výrobků a urychlit realizaci zavedení a použití výrobků na vysoké úrovni. Cílem bylo povzbudit přední společnosti vyrábějící napájecí baterie ke spolupráci s navazujícími špičkovými zdroji, soustředit se na průlom v klíčových technologiích materiálů a komponentů, bateriových článků a systémů, výrazně zlepšit výkon a bezpečnost výrobků z napájecích baterií a usilovat o dosažení jednotné jednotky 350 Wh/kg a industrializaci a použití nových lithium-iontových výrobků se systémem 260 Wh/kg ve vozidlech.

(232) Plán rovněž předpokládá zvýšení politické podpory, spoléhání se na řídící roli vládních investic do sociálního kapitálu, podporu využívání sociálního kapitálu k vytvoření fondů pro rozvoj průmyslu elektrických baterií a zvýšení podpory technologií pro industrializaci elektrických baterií. Podle plánu budou výrobky s elektrickými bateriemi, pokud splní podmínky, osvobozeny od spotřební daně podle předpisů; pokud společnosti vyrábějící elektrické baterie splní podmínky, budou moci využívat zvýhodněné daňové politiky pro high-tech podniky, transfer technologií a vývoj technologií podle předpisů.

Čínský 14. národní pětiletý plán

(233) 14. národní pětiletý plán ([67]) na období 2021–2026, který se neodchyluje od strategie Made in China 2025, ukazuje, že politika čínské vlády upřednostňovat a podporovat odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie *pokračovala* a ve skutečnosti se stále rozšiřuje. Podle čl. IX plánu se čínské orgány zavázaly *„zvýšit přidanou hodnotu strategických nově vznikajících průmyslových odvětví na více než 17 % HDP“*. Pro odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie jakožto jednoho ze strategických nově vznikajících odvětví tento závazek zahrnuje *„dosažení průlomu v klíčových technologiích, jako jsou vysoce bezpečné elektrické baterie, vysoce účinné hnací motory a vysoce výkonné elektrické systémy pro vozidla využívající nové zdroje energie, a urychlení výzkumu a vývoje klíčových konstrukčních částí, jako jsou základní technologické platformy pro inteligentní (propojená) vozidla, softwarové a hardwarové systémy, podvozky „steer-by-wire“ a inteligentní terminály*.“ ([68])

(234) Vzhledem k povaze čínského systému plánování musí všechny příslušné orgány dodržovat a provádět plány vyšší úrovně – např. 12., 13. nebo 14. národní pětiletý plán. Vnitrostátní plány v tomto ohledu stanoví výslovné povinnosti, např. článek LXV 14. národního pětiletého plánu, podle něhož vláda *„posílí organizaci, koordinaci a dohled nad prováděním tohoto plánu a zavede a zlepší mechanismy sledování a hodnocení plánování a provádění, soulad s politikami a posuzování a dohledu*.“ Stejně tak orgány na nižších úrovních *„musí vytvořit příznivé politické, institucionální a právní prostředí. Roční plány budou provádět cíle rozvoje a klíčové úkoly navržené v tomto plánu*.“ ([69])

(235) Zásadní je, že se čínská vláda jednoznačně zavazuje poskytnout finanční podporu a podporu ve formě dalších výrobních faktorů – například půdy – projektům a odvětvím uvedeným v plánu: „[b]*udeme se držet zásady plánu, který udává směr, s fiskálními výdaji jako zárukou, financemi jako podporou a koordinací s ostatními politikami*. […] *Budeme trvat na tom, aby veřejné fiskální výdaje byly podřízeny veřejné politice a sloužily jí, posílíme finanční podporu hlavních národních strategických úkolů, posílíme koordinaci střednědobých finančních plánů a ročních rozpočtů, vládních investičních plánů a provádění tohoto plánu a upřednostníme centrální fiskální fondy pro hlavní úkoly a hlavní technické projekty uvedené v tomto plánu. Budeme trvat na tom, aby se projekty řídily plánem a aby se finanční prostředky a výrobní faktory řídily projekty, vypracujeme na základě tohoto plánu seznam velkých technických projektů, zjednodušíme schvalovací postupy pro projekty uvedené na seznamu a zajistíme, aby se výběr místa, nabídka pozemků a kapitálové potřeby staly prioritou. Potřeby pozemků pro jednotlivé velké technické projekty zajišťuje jednotně stát*.“ ([70])

([67]) Viz: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Překlad do angličtiny je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Viz čl. XI tabulka 4 plánu.
([69]) Viz čl. LXV oddíl 1 plánu.
([70]) Viz čl. LXV oddíl 3 plánu.

(236) Tento prováděcí mandát proto vede k tomu, že příslušné vládní orgány zavedly celou síť dalších politických nástrojů, zejména dlouhodobý národní odvětvový plán, konkrétně Plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie (2021–2035) ([71]), který nahradil odpovídající plán na období 2012–2020, jak je uvedeno v 216. až 224. bodě odůvodnění.

Plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie (2021–2035)

(237) Plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie stanoví následující vizi: „*Do roku 2025 se výrazně zvýší konkurenceschopnost čínského trhu s vozidly využívajícími nové energie, dojde k zásadnímu pokroku v klíčových technologiích, jako jsou elektrické baterie, hnací motory a provozní systémy vozidel, a komplexně se zvýší úroveň bezpečnosti. Průměrná spotřeba energie nových čistě elektrických osobních vozidel klesla na 12,0 kWh/100 km, objem prodeje vozidel využívajících nové zdroje energie dosáhl přibližně 20 % celkového prodeje nových vozidel a vysoce autonomní vozidla dosáhla v omezených oblastech a specifických scénářích komerčního využití a výrazně se zlepšil komfort dobíjení a výměnných služeb*.“ ([72])

(238) K dosažení tohoto cíle uvádí plán různé kroky, které je třeba podniknout. Některé z nich předpokládají horizontální vládní podporu tohoto výrobního odvětví, například „*zlepšit podpůrnou kapacitu veřejných služeb, jako je přenos technologií, informační služby, školení talentů, financování projektů a mezinárodní výměny*“ ([73]), „*účinně provádět politiku finančních subvencí*“ ([74]) nebo „[z]*avádět preferenční daňové politiky týkající se vozidel využívajících nové zdroje energie*“ ([75]). Jiné kroky se zaměřují na konkrétní konstrukční části vozidel nebo jednotlivé prvky hodnotového řetězce vozidel využívajících nové zdroje energie, například „[p]*obízet podniky, aby zlepšily schopnost zaručit klíčové zdroje, jako je lithium, nikl, kobalt a platina*“, „[p]*osílit energetickou interakci mezi vozidly využívajícími nové zdroje energie a rozvodnou sítí*“ ([76]), „[u]*rychlit výstavbu dobíjecí a výměnné infrastruktury*“ ([77]), nebo „[p]*odporovat využívání stávajících míst a zařízení k provádění integrovaných služeb v oblasti dodávek ropy, plynu, vodíku a elektřiny*“ ([78]).

Prováděcí stanoviska NDRC k posílení vozidel využívajících nové zdroje energie

(239) V lednu 2024 zveřejnila NDRC reformní doporučení týkající se integrace vozidel využívajících nové zdroje energie do plánování čínské energetické sítě. Kromě interakce mezi vozidlem a sítí tato doporučení zahrnují také podporu inovací a sjednocení norem v odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie s cílem „*podpořit výzkum klíčových technologií a klíčového vybavení, posílit hlavní role inovací v podnicích a řídit vývoj pomocí inovací. Urychlit formulaci a revizi norem a řídit spolupráci a standardizovaný rozvoj odvětví*.“ ([79])

Plány provincií a obcí

(240) Podpůrná opatření uvedená v Plánu rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie (2021–2035) se odrážejí – a promítají se do přesnějších směrů – v příslušných plánech provincií a obcí ([80]).

(241) Plány provincií obsahují podrobnější informace o tom, jak by se cíle centrálních plánů měly promítnout do politik v jednotlivých provinciích, a to formou opatření, která jsou uvedena jako *příklady* níže.

([71]) K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Viz kapitola II oddíl 3 plánu.
([73]) Viz kapitola III oddíl 3 plánu.
([74]) Viz kapitola VIII oddíl 1 plánu.
([75]) Viz kapitola VIII oddíl 2 plánu.
([76]) Viz kapitola V oddíl 1 plánu.
([77]) Viz kapitola VI oddíl 1 plánu.
([78]) Viz kapitola VI oddíl 3 plánu.
([79]) Národní komise pro rozvoj a reformy a další útvary zabývající se posílením vozidel využívajících nové zdroje energie – stanoviska k provádění integrace a interakce s energetickou sítí, Rozvoj a reforma energetiky [2023] č. 1721. K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Jak je uvedeno v pravidlech řízení NDRC z roku 2018 platných pro investiční projekty do automobilů. Podle článku 38: Místní samosprávy na všech úrovních nebrání spravedlivé hospodářské soutěži na trhu, zaměřují se na poskytování daňových, kapitálových, pozemkových a jiných preferenčních podmínek pro investiční projekty v oblasti automobilů.

(242) Obecnou vládní kontrolu nad tímto odvětvím zajišťuje například plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje v provincii An-chuej v rámci 14. pětiletého plánu: „*Vládní pokyny, vedoucí postavení na trhu. Plně využívat roli vlády v různých ohledech, jako je návrh na nejvyšší úrovni, výstavba platformy, předvádění, aplikace a propagace atd. Posílit politickou podporu a dále vytvářet prostředí, které povede k soustředění špičkových výrobních faktorů ve výrobním odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie. Řídit se poptávkou na trhu, plně využít rozhodující úlohu trhu při rozdělování zdrojů, posílit klíčové postavení podniků při výběru technologických řešení a rozvržení výrobních kapacit, podpořit lepší kombinaci efektivního trhu s příznivě nakloněnou vládou a vytvořit prostředí dynamického rozvoje*“ ([81]).

(243) Tento plán provincie dále stanovil podrobné výrobní cíle: „*Usilovat o to, aby do roku 2025 rozsah výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie v tomto městě přesáhl 700 miliard RMB a výrobní kapacita úplných vozidel přesáhla 3 miliony, podpořit deset podniků částkou ve výši 10 miliard RMB a zajistit, aby se hodnota a objem výroby umístily na prvním místě v zemi; vytvořit systém výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie a jejich součástí s komplexním uspořádáním a přiměřenou strukturou, přičemž roční výrobní kapacita baterií přesáhne 300 GWh a roční výrobní kapacita systémů hnacích motorů přesáhne 3 miliony sad,*“ ([82]) a podpora investic do zařízení a projektů: „*Usilovat o to, aby bylo do roku 2025 na národní úrovni vybudováno jedno inovační centrum pro výrobní odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, pět veřejných inovačních center, a podpořit do roku 2025 jeden projekt inovace obchodního modelu, jakož i deset nových inovačních platforem na vyšší úrovni, než je úroveň provincie*“ ([83]).

(244) Kvalitní plán rozvoje automobilového průmyslu v provincii An-chuej podle 14. pětiletého plánu vysoce kvalitního rozvoje navíc stanoví podporu investic v průmyslových parcích: „*Urychlit a podpořit výstavbu průmyslového parku Sin-čchiao pro inteligentní elektrická vozidla a vytvořit průmyslový klastr světové úrovně pro inteligentní elektrická vozidla s kompletním průmyslovým řetězcem a integrací výzkumu a vývoje a výroby, předváděním a aplikací, jakož i výrobního odvětví a podpůrných služeb. Podpořit dlouhodobé plánování rozvoje a uspořádání průmyslového parku Sin-čchiao společnosti NIO a vytvořit v něm týmy pro výzkum a vývoj, výrobu, marketing a řízení. Založit výzkumné, vývojové a inovační centrum společnosti NIO, provádět inovativní výzkum a vývoj v oblasti úplných vozidel, základních konstrukčních částí a autonomního řízení, vytvořit celosvětově konkurenceschopný a špičkový inovační řetězec; přilákat pracovníky výzkumu a vývoje a technické pracovníky a snažit se vytvořit místo inovací, kde se budou scházet talenty na vysoké úrovni.* (…) *Odhaduje se, že po dokončení parku bude konečná kapacita výroby vozidel 1 milion vozidel ročně a kapacita výroby baterií 100 GWh ročně*“ ([84]).

(245) Dále byla věnována pozornost podpoře vývozu: „*Podporovat elektronické obchodování společností dodávajících konstrukční části, budovat veřejné zahraniční sklady pro vývoz výrobků, sdílet kanály na zahraniční trhy a systémy servisní podpory. Vytvořit nástroje, jako jsou obchodní platformy pro dovoz a vývoz, zahraniční průmyslové parky a obchodní parky, a řídit rozvoj klastrů čínských zahraničních investičních podniků.* (...) *Do roku 2025 vyveze společnost Chery Automobile 500 000 vozidel ve vývozní hodnotě 5 miliard USD. Podporovat společnost Chery v dalším zvyšování její mezinárodní konkurenceschopnosti,* (…) *zaměřit se na expanzi na strategické trhy, jako je Evropa, Severní Amerika a země ASEAN* (…). *Podporovat společnost NIO při expanzi na evropský trh. Podporovat společnost NIO v provádění „plánu Marco Polo“, přijmout diferencovanou cestu rozvoje a změnit „čínský model společnosti NIO“ na „zahraniční model společnosti NIO“ podle místních podmínek.* (…) *Podpořit společnost NIO, aby pokračovala v expanzi na evropský trh, aby do roku 2025 expandovala na pět národních trhů a aby si vybrala příležitosti k výstavbě továren v zahraničí*“ ([85]).

(246) 14. pětiletý plán pro vysoce kvalitní rozvoj výrobního odvětví provincie Kuang-tung stanoví vládní kontrolu zeměpisného rozdělení výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie: „*Spoléhejte na města Kuang-čou, Šen-čen,Ču-chaj, Fo-šan, Čao-čching, Tung-kuan, Chuej-čou, Čan-ťiang, Mao-ming, Šan-wej, Jün-fu a další města a urychlete tempo vývoje vozidel využívajících nové zdroje energie. Kuang-čou urychlí výstavbu základen pro výrobu vozidel využívajících nové zdroje energie a podpoří rychlou industrializaci modelů vozidel využívajících nové zdroje energie. Šen-čen, jehož jádrem je okres Pching-šan, vybuduje průmyslovou základnu pro vozidla využívající nové zdroje energie na národní úrovni.Ču-chaj, jehož jádrem je okres Ťin-wan, se zaměří na rozvoj výroby úplných vozidel využívajících nové zdroje energie, materiálů pro lithiové baterie, pohonných jednotek, zařízení pro dobíjení baterií a klíčových konstrukčních částí vozidel využívajících nové zdroje energie*“ ([86]).

([81]) 14. pětiletý plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie v provincii Che-fej. K dispozici na adrese: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Viz kapitola II oddíl 2.

([82]) Viz kapitola II oddíl 3. Hlavní ukazatele rozvoje jsou uvedeny v tabulce 1 plánu.

([83]) Tamtéž.

([84]) 14. pětiletý plán provincie An-chuej pro kvalitní rozvoj automobilového průmyslu, dostupný na: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Viz kapitola III oddíl 1 sloupec 1.

([85]) Viz kapitola VI oddíl 2 bod 9.

([86]) 14. pětiletý plán provincie Kuang-tung pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu. K dispozici na adrese: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Viz kapitola III oddíl 1 sloupec 4.

(247) 14. pětiletý plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie provincie Kuej-čou dále stanoví podporu klíčových projektů souvisejících s díly a konstrukčními částmi: „*Podpořit budování klíčových projektů. Urychlit a podpořit projekt výroby elektrických baterií skupinou BYD ve městě Kuej-jang s roční produkcí 10 GWH, projekt výroby elektrických baterií pro využívání nových zdrojů energie společnosti Evergrande (první etapa), projekt vodíkových palivových článků společnosti Dongfang Electric, projekt výroby fosforečnanu železnato-lithného společnosti Anda Technology s kapacitou 30 000 tun ročně a podpůrné stavební projekty, jakož i projekt inteligentní výrobní technické transformace a rozšíření fosforečnanu železnato-lithného s kapacitou 20 000 tun ročně, projekt technické transformace recyklace odpadních baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie společnosti Anda Technology s kapacitou 50 000 tun ročně, projekty společnosti Wuchuan Automobile na výrobu jednoho milionu tun automobilových hliníkových slitin tlakovým litím, projekt výrobní linky kokil pro brzdy pro automobily Baike, řada klíčových projektů, jako je projekt klastrové základny pro inteligentní výrobní odvětví v provincii Kuej-čou v zóně hospodářského a technologického rozvoje Kuej-jang, projekt výstavby výrobní linky nových materiálů společnosti Zhenhua s roční produkcí 12 000 tun katodových materiálů pro lithium-iontové baterie (Ša-wen druhá etapa).*“ ([87]).

(248) Také další provinční a městské plány zmiňují rozvoj strategických rozvíjejících se odvětví, mezi nimiž jsou zmíněna i elektrická vozidla, například Peking ([88]), Šanghaj ([89]), Tchien-ťin ([90]), Ťiang-su ([91])a Šen-si ([92]).

(249) V některých ročních plánech provincií je rovněž uvedena podpora konkrétních společností vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie, např. v Prováděcím plánu pro urychlení rozvoje výrobního odvětví automobilů využívajících nové zdroje energie v Šanghaji: „*Podpořit společnost SAIC Motor ve vývoji vozidel využívajících nové zdroje energie. Do roku 2025 bude prodej osobních vozidel vlastní značky a vozidel využívajících nové zdroje energie představovat více než 30 % a prodej vozidel využívajících nové zdroje energie skupiny bude představovat více než 20 %, čímž bude zajištěna nezávislá kontrola nad základními technologiemi a komplexní pozice síly a vedoucí postavení na domácím trhu. Podporovat domácí a zahraniční silné společnosti se špičkovými technologiemi, aby investovaly do kompletní výroby vozidel a projektů výzkumu a vývoje v Šanghaji*“ ([93]).

(250) Přední společnosti v oblasti vozidel využívajících nové zdroje energie a konkrétně BEV jsou často označovány v plánech provincií a obcí jako vzor pro další rozvoj tohoto výrobního odvětví prostřednictvím státní podpory. V plánu budování značky pro výrobní odvětví automobilů využívajících nové zdroje energie v okrese *Pching-šan* v Šen-čenu jsou ([94]) skupiny BYD a Kaiwo New Energy Automobile Group označeny jako základna pro zavedení uspořádání „ústředí výzkumu a vývoje + špičková výroba“: „*Opírat se o silné výzkumné a vývojové kapacity vysoce kvalitních podniků vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie v okrese Pching-šan, jako jsou skupiny BYD a Kaiwo, posílit budování vysokých škol a univerzit, výzkumných institucí, národních klíčových laboratoří, národních technických laboratoří a technických center a zlepšit inovace na regionální úrovni. Doplnit inovační řetězec okolo průmyslového řetězce vozidel využívajících nové zdroje energie, zlepšit předcházející a navazující průmysl vozidel využívajících nové zdroje energie, baterií, komunikačních zdrojů energie, (UPS), dobíjecích pistolí, vodičů a kabelů, chemických látek pro superkondenzátory, polovodičových chemických látek atd. s cílem vytvořit úplný průmyslový řetězec. Zajistit vysoký stupeň klastrování výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, pokračovat v budování a zavádění řady technologických inovačních platforem v průmyslu, které úzce podporují výzkum, vývoj a výrobu vozidel využívajících nové zdroje energie, a urychlit budování systému technologických inovací, který hluboce integruje výrobu, akademickou sféru, výzkum a aplikace. Zaměřit se na „integraci ústředí, výzkumu a vývoje a výroby“, vypracovat opatření pro zavedení společností kótovaných na burze, opatření pro klíčové podniky ke stabilizaci růstu a urychlit vytvoření funkčního uspořádání „ústředí výzkum a vývoj + špičková výroba“*. ([95])

([87]) 14. pětiletý plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie v provincii Kuej-čou. K dispozici na adrese https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Viz kapitola III oddíl 3 sloupec 3.

([88]) Doporučení Městského výboru strany v Pekingu k formulaci 14. pětiletého plánu a dlouhodobých cílů pro rok 2035. K dispozici na adrese https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14. pětiletý plán národního hospodářského a sociálního rozvoje a dlouhodobé cíle do roku 2035. K dispozici na adrese https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Městská lidová vláda Tchien-ťinu o vydání 14. pětiletého plánu národního hospodářského a sociálního rozvoje Tchien-ťinu a nástinu vize 2035. K dispozici na adrese https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14. pětiletý plán národního hospodářského a sociálního rozvoje Ťiang-su a dlouhodobé cíle do roku 2035. K dispozici na adrese: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Osnova 14. pětiletého plánu národohospodářského a sociálního rozvoje provincie Šen-si a dlouhodobé cíle pro rok 2035. K dispozici na adresehttp://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Prováděcí plán pro urychlení rozvoje výrobního odvětví automobilů využívajících nové zdroje energie v Šanghaji (2021–2025). K dispozici na adrese https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Viz kapitola II oddíl 2 bod 1.

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

([95]) Viz kapitola IV oddíl 1 bod 3.

Pracovní plán stabilního růstu automobilového průmyslu (2023–2024)

(251) V srpnu 2023 vydalo MIIT a sedm dalších resortů pracovní plán stabilizace růstu automobilového průmyslu (2023–2024) ([96]) s cílem stanovit hlavní *cíle* hospodářského rozvoje automobilového průmyslu. První z opatření se týká spotřební daně z vozidel využívajících nové zdroje energie a ukládá provádět *„stávající preferenční politiky, jako je daň z vozidel a plavidel a daň z nákupu vozidel pro vozidla využívající nové zdroje energie, odvádět dobrou práci při vyúčtování a revizi dotačních fondů na vozidla využívající nové zdroje energie a aktivně rozšiřovat podíl osobní spotřeby u vozidel využívajících nové zdroje energie“*. Kromě toho oznámení obsahuje také pokyny ke zvýšení politické podpory pro vozidla využívající nové zdroje energie, například: *„Zavedení preferenčních daňových politik pro nákup vozidel využívajících nové zdroje energie s cílem stabilizovat očekávání průmyslu. Podpořit využívání sociálního kapitálu k vytvoření fondů pro rozvoj automobilového průmyslu a zvýšit podporu základního technologického výzkumu. Využívat různých finančních nástrojů, jako jsou úvěry, dluhopisy a pojištění, na podporu rozvoje podniků.“*

(252) Proto existuje dostatek zdokumentovaných důkazů o politické podpoře urychleného rozvoje odvětví BEV.

(253) Vzhledem k výše uvedeným plánům a programům je tedy odvětví BEV považováno za klíčové/strategické odvětví, jehož rozvoj aktivně podporuje čínská vláda jakožto svůj politický cíl. Ukazuje se, že odvětví BEV má pro čínskou vládu zásadní význam a získává politickou podporu pro svůj urychlený rozvoj. Včetně všech zásadních vstupů až po konečný produkt. Na základě politických dokumentů uvedených v tomto oddíle dospěla Komise k závěru, že čínská vláda zasahuje do odvětví BEV za účelem provádění souvisejících politik a zasahuje do volného působení tržních sil v odvětví BEV, zejména jeho propagací a podporováním různými způsoby a klíčovými kroky v jejich výrobě a prodeji.

3.3. **Částečná nedostatečná spolupráce a využití dostupných údajů**

3.3.1. *Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na čínskou vládu*

(254) Přestože čínská vláda během šetření na některé žádosti Komise o informace reagovala, úroveň spolupráce byla nízká. Konkrétně ve své odpovědi na dotazník pro vládu neposkytla čínská vláda zásadní informace týkající se přípravy, monitorování a provádění různých programů. Všechny tyto kritické prvky byly pečlivě zdokumentovány v dopise podle článku 28 zaslaném čínské vládě. Čínská vláda odpověděla připomínkami, kterými se Komise zabývala v níže uvedených oddílech.

3.3.1.1. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na preferenční poskytování úvěrů.

(255) Za účelem efektivního získávání potřebných informací od finančních institucí v Číně a v zájmu administrativního zjednodušení Komise čínskou vládu požádala, aby zaslala zvláštní dotazník všem finančním institucím, které poskytly úvěry nebo vývozní úvěry společnostem zařazeným do vzorku.

([96]) Oznámení Ministerstva průmyslu a informačních technologií a dalších sedmi resortů o vydání pracovního plánu pro stabilizaci růstu automobilového průmyslu (2023–2024). K dispozici na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Čínská vláda se domnívala, že žádost Komise, aby jí čínská vláda zaslala zvláštní dotazník, porušuje čl. 12 odst. 12.1 a 12.9 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Měla za to, že povinnost provést šetření a shromáždit informace od finančních institucí má orgán provádějící šetření a že nemůže požadovat, aby čínská vláda předala dotazníky finančním institucím na základě předpokladu, že tyto subjekty jsou veřejnými orgány. Tvrdila, že tento předpokládaný přístup není v souladu s čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodem 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise již měla přístup k seznamu komerčních bank vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a mohla dotazníky zaslat přímo dotčeným finančním institucím.

(257) Čínská vláda dále uvedla, že finanční instituce nebyly řádně informovány o požadovaných informacích, nebylo jim poskytnuto 30 dnů na poskytnutí požadovaných informací a rovněž jim nebyla poskytnuta dostatečná příležitost poskytnout příslušné informace písemně ve smyslu čl. 12 odst. 12.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Kromě toho se čínská vláda rovněž domnívala, že zaměstnanci těchto komerčních bank nesmějí podle článku 53 zákona o komerčních bankách zveřejňovat státní tajemství ani obchodní tajemství, o nichž se dozví v průběhu svého zaměstnání, a proto nemohou na dotazník odpovědět.

(258) Komise s tímto názorem nesouhlasila. Za prvé má Komise za to, že informace požadované od subjektů ve státním vlastnictví jsou čínské vládě k dispozici pro všechny subjekty, v nichž je čínská vláda hlavním či majoritním akcionářem. Kromě toho, ačkoli Komise v žádném případě nepředpokládala, že tyto subjekty jsou veřejnými subjekty, měla za to, že čínská vláda má navíc potřebnou pravomoc spolupracovat s finančními institucemi i v případě, že nejsou ve vlastnictví státu, jelikož všechny spadají do pravomoci Národní finanční regulační správy („NFRA“), která v roce 2023 nahradila Čínskou komisi pro bankovnictví a pojišťovnictví („CBIRC“) ([97]). V tomto ohledu je skutečnost, že by Komise mohla kontaktovat dotčené finanční instituce přímo, irelevantní. Forma a způsoby shromažďování potřebných informací zůstávají v pravomoci vyšetřujícího orgánu ([98]). Komise rovněž uvedla, že v rámci předchozích šetření předala čínská vláda dotazník některým bankám ([99]), aniž zpochybnila přístup Komise. Pokud jde o požadované informace a lhůtu pro předložení odpovědi na dotazník, neobdržela Komise od žádné finanční instituce žádost o vysvětlení ani žádost o prodloužení lhůty. Export-Import Bank of China (dále jen „banka EXIM“), která předložila odpověď na dotazník, rovněž nepožadovala žádné vysvětlení.

(259) Komise dále uvedla, že čínská vláda předala dotazník výhradně čínské bance EXIM. Komise rovněž uvedla, že banka EXIM byla jedinou bankou, která poskytla odpověď na dotazník poté, co obdržela dotazník předaný čínskou vládou. Banka EXIM poskytla odpověď na dotazník v dohodnuté prodloužené lhůtě. Ačkoli dotazník nedostačoval, Komise konstatovala, že banka EXIM měla skutečně dostatek příležitostí poskytnout příslušné informace písemně. Komise proto dospěla k závěru, že kdyby čínská vláda zaslala dotazník dalším finančním institucím, je pravděpodobné, že by Komise obdržela více odpovědí.

(260) Komise svůj dotazník neadresovala zaměstnancům finančních institucí, ale institucím samotným. Skutečnost, že určité informace mohou být považovány za státní nebo obchodní tajemství, je v každém případě v rámci antisubvenčního řízení irelevantní vzhledem k důvěrnému zacházení s jakoukoli předloženou informací, která je považována za důvěrnou. Výrobci zařazení do vzorku byli dále požádáni, aby předložili bankovní povolení, kterým se zástupcům Komise uděluje výslovné povolení k přezkoumání všech dokumentů ([100]) týkajících se úvěrů poskytnutých jednotlivými finančními institucemi. Některé skupiny zařazené do vzorku poskytly požadované povolení pro určité typy úvěrů.

([97]) NFRA nahradila v roce 2023 Čínskou komisi pro regulaci bankovnictví a pojišťovnictví (CBIRC).
([98]) Zpráva z panelu, *Čína – výrobky z brojlerů* (článek 21.5 – USA), body 7.229–7.231. WT/DS427.
([99]) Viz 139. bod odůvodnění v Úř. věst. L 325, 5.12.2013, s. 88, a 48. bod odůvodnění v Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 7.
([100]) Mimo jiné jsou to: úvěrové smlouvy, žádosti o úvěr, interní posouzení banky k žádosti o úvěr, dokumenty ke schválení úvěru.

(261) Jak je uvedeno v 259. bodě odůvodnění, Komise obdržela pouze odpověď na dotazník od banky EXIM. Odpověď na dotazník obsahovala pouze informace o podnikové struktuře, správě a vlastnictví. Pokud jde o vlastnictví, banka EXIM nebyla schopna poskytnout další informace o vlastnictví akcií jednoho ze svých akcionářů, společnosti Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., která vlastnila téměř 90 % jejích akcií. Banka EXIM neposkytla žádné informace o úvěrech (nebo jiných finančních nástrojích) výrobcům zařazeným do vzorku. Vzhledem k tomu, že žádná finanční instituce neodpověděla, neobdržela Komise žádné ověřitelné informace o preferenčním financování konkrétních společností.

(262) Vzhledem k neposkytnutí těchto informací se Komise domnívala, že neobdržela zásadní informace důležité pro tento aspekt šetření. Komise proto čínskou vládu vyrozuměla, že se při posuzování existence a rozsahu údajného subvencování poskytnutého prostřednictvím preferenčních úvěrů možná bude muset uchýlit k použití dostupných údajů podle čl. 28 odst. 1 základního nařízení.

(263) Vyvážející výrobci zařazení do vzorku oznámili, že během šetření vydali zelené dluhopisy a cenné papíry zajištěné aktivy. Ačkoli jsou tyto dluhopisy pouze variantou dluhopisů, které již byly napadeny v rámci programu preferenčních úvěrů v minulých šetřeních, ukázalo se, že se řídí legislativním a regulačním rámcem, který je specifický pro zelená výrobní odvětví, kam odvětví BEV patří. Komise zjistila více než deset legislativních a regulačních dokumentů, např. „*NDRC: Pokyny pro vydávání zelených dluhopisů*“, „*Katalog projektů, na něž lze čerpat podporu ze zelených dluhopisů, (vydání 2021) vydaný třemi ministerstvy a komisemi včetně Čínské lidové banky*“ a „Oznámení Čínské lidové banky [2015] č. 39 o vydávání zelených finančních dluhopisů na mezibankovním trhu dluhopisů“, které se týkají těchto konkrétních dluhopisů, a požádala čínskou vládu, aby vysvětlila regulační rámec pro vydávání a správu zeleného financování a cenných papírů zajištěných aktivy a úlohu jednotlivých zúčastněných aktérů včetně automobilových finančních společností. Čínská vláda odmítla tyto informace poskytnout s odůvodněním, že žádost Komise neobsahuje úplný popis programu a že zpráva o dostatečnosti důkazů neposkytuje žádné důkazy o finančním příspěvku, přínosu a konkrétnosti, pokud jde o tyto dluhopisy. Během inspekce na místě se navíc čínská vláda odmítla k tomuto konkrétnímu tématu vyjádřit a odpovědět na otázky Komise.

(264) Komise uvedla, že poskytování preferenčního financování prostřednictvím emise dluhopisů bylo uvedeno ve zprávě o dostatečnosti důkazů a že vláda čínské republiky existenci tohoto systému před zahájením šetření nezpochybnila. Komise se rovněž domnívala, že zelené dluhopisy a cenné papíry zajištěné aktivy jsou pouze variantou tohoto režimu, který je ve většině aspektů podobný.

(265) Dne 21. května 2024 předložila čínská vláda připomínky k dopisu Komise ze dne 8. května 2024, v němž uvedla svůj záměr uplatnit dostupné skutečnosti v souladu s článkem 28 základního nařízení (dále jen „dopis podle článku 28“).

(266) V reakci na žádost o zaslání dodatku A finančním institucím čínská vláda uvedla, že Komise by měla své žádosti o informace adresovat přímo příslušným subjektům. Kromě toho čínská vláda uvedla, že finanční instituce jsou nezávislé hospodářské subjekty, které nejsou přidruženy k čínské vládě. Kromě toho čínská vláda uvedla, že dodatek A požaduje důvěrné a obchodně citlivé informace.

(267) Komise s tímto názorem nesouhlasila. Za prvé je Komise přesvědčena o tom, že informace požadované od státních subjektů (ať už se jedná o společnosti, nebo o veřejné/finanční instituce) jsou čínské vládě k dispozici s ohledem na všechny subjekty, v nichž je čínská vláda hlavním či majoritním akcionářem. Podle zákona Čínské lidové republiky o státních aktivech podniků ([101]) vykonávají totiž povinnosti a úkoly kapitálového přispěvatele podniku s investicemi státu jménem vlády agentury pro dohled nad státními aktivy a jejich správu zřízené Komisí Státní rady pro dohled nad státními aktivy a jejich správu a místní lidovou správou. Tyto agentury tak mají nárok na výnosy z aktiv, jsou oprávněny účastnit se hlavních rozhodovacích procesů a vybírat vedoucí pracovníky podniků s investicemi státu. Podle článku 17 výše uvedeného zákona o státních aktivech musí podniky s investicemi státu akceptovat správu a dohled vlády a příslušných vládních útvarů a agentur, souhlasit s veřejným

([101]) Zákon Čínské lidové republiky o státních aktivech podniků, výnos č. 5 prezidenta Čínské lidové republiky ze dne 28. října 2008, články 11 a 12.

dohledem a zodpovídat se kapitálovým přispěvatelům.

(268) Čínská vláda má navíc potřebnou pravomoc spolupracovat s finančními institucemi i v případě, že nejsou ve vlastnictví státu, jelikož všechny spadají do pravomoci čínského bankovního regulačního orgánu. Například podle článků 33 a 36 zákona o bankovním dohledu ([102]) má NFRA pravomoc si od všech finančních institucí usazených v ČLR vyžádat informace, jako jsou finanční výkazy, statistické zprávy a informace týkající se obchodních činností a řízení. NFRA může rovněž vydat finančním institucím pokyn, aby poskytovaly informace veřejnosti.

(269) Čínská vláda prohlásila, že vysvětlila mechanismus tvorby základní sazby úvěru a zmínila nejasnosti ohledně požadavku Komise na informace týkající se systému řízení úvěrů a hodnocení úvěrů. Pokud jde o zelené dluhopisy, čínská vláda tvrdila, že požadavky Komise nebyly dostatečně jasné a přesné, což jí znemožnilo poskytnout přesnou odpověď.

(270) Komise považovala tyto připomínky za neopodstatněné. Komise opakovaně pokládala konkrétní, jasné a relevantní otázky, na které čínská vláda odmítla poskytnout relevantní informace. Čínská vláda neposkytla potřebné informace, které by umožnily pochopit mechanismus tvorby základní úrokové sazby a podpořily by odpověď čínské vlády v tomto ohledu. Stejně tak čínská vláda neposkytla právní základ a regulační rámec systému řízení úvěrů a hodnocení úvěrů. Kromě toho Komise ve své žádosti o informace odkázala na několik konkrétních oficiálních dokumentů týkajících se zelených dluhopisů a společností financujících automobily, k nimž čínská vláda neposkytla právní a regulační rámec, ani nebyla ochotna vysvětlit, co se rozumí zeleným dluhopisem, přestože se o něm zmiňuje v oficiálních dokumentech.

(271) Pokud jde o EXIM Bank, čínská vláda uvedla, že požadované informace nelze považovat za nezbytné. Dále čínská vláda tvrdila, že požadované informace obsahují obchodní tajemství a banka EXIM je nemůže poskytnout. Kromě toho měla Komise obdržet příslušné informace od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

(272) Komise poznamenala, že je na ní, aby určila, jaké informace jsou považovány za nezbytné pro šetření, a nikoliv na straně. Informace týkající se banky EXIM mají navíc přímou souvislost se šetřeným režimem. Požadované informace jsou proto relevantní a nezbytné k tomu, aby Komise mohla režim řádně posoudit. Závěrem Komise připomněla, že čínská vláda má nejen regulační pravomoc, ale také odpovědnost za řízení banky EXIM. Čínská vláda proto nemůže zcela přenést odpovědnost za poskytování informací na výrobce zařazené do vzorku. V důsledku toho byla tvrzení zamítnuta.

(273) Vzhledem k neposkytnutí požadovaných informací se Komise domnívala, že neobdržela zásadní informace důležité pro tento aspekt šetření. Komise proto čínskou vládu vyrozuměla, že se při posuzování existence a rozsahu údajného subvencování poskytnutého prostřednictvím preferenčního financování, včetně vydávání zelených dluhopisů a cenných papírů krytých aktivy, možná bude muset uchýlit k použití dostupných údajů podle čl. 28 odst. 1 základního nařízení.

3.3.1.2. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na vstupní materiály

(274) V zájmu účinného získání nezbytných informací od dodavatelů vstupních materiálů (dílů, součástí a surovin), kteří nejsou ve spojení a kteří se nacházejí v Číně, a pro zjednodušení administrativy Komise požádala čínskou vládu, aby dodavatelům vstupních materiálů pro vyvážející výrobce zařazené do vzorku, jak tito vyvážející výrobci zařazení do vzorku čínské vládě sdělili, zaslala zvláštní dotazník.

([102]) Zákon Čínské lidové republiky o regulaci bankovního odvětví a dohledu nad ním, vyhláška č. 58 prezidenta Čínské lidové republiky ze dne 31. října 2006.

(275) Čínská vláda se domnívala, že žádost Komise, aby jí čínská vláda zaslala zvláštní dotazník, porušuje čl. 12 odst. 12.1 a 12.9 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Domnívala se, že povinnost provést šetření a shromáždit informace od dodavatelů vstupního materiálu má orgán provádějící šetření a že nemůže požadovat, aby čínská vláda předala dotazníky nezávislým komerčním subjektům na základě předpokladu, že tyto subjekty jsou veřejnými subjekty. Tvrdila, že tento předpokládaný přístup není v souladu s čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodem 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Vláda rovněž tvrdila, že Komise již měla přístup k seznamu dodavatelů vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a mohla jim dotazníky zaslat přímo.

(276) Čínská vláda dále uvedla, že dodavatelé vstupů nebyli řádně uvědoměni o požadovaných informacích, neměli 30 dnů na poskytnutí požadovaných informací a neměli ani dostatečnou příležitost poskytnout příslušné informace písemně ve smyslu čl. 12 odst. 12.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

(277) Dále tvrdila, že dodavatelé mohli být odrazováni od toho, aby své odpovědi obsahující důvěrné informace předkládali prostřednictvím čínské vlády, a že dotazník neobsahoval pokyny k předložení nedůvěrné verze.

(278) V tomto ohledu Komise poznamenala, že dotazník zaslaný čínské vládě obsahoval pokyny, které ji žádaly, aby poskytla důkaz, že dotazník skutečně předala dodavatelům vstupních údajů. Čínská vláda ve své odpovědi na dotazník tento důkaz neposkytla. Vzhledem k tomu, že tento důkaz chyběl, Komise považovala tvrzení týkající se praktických aspektů dotazníku, který měl být zaslán dodavatelům vstupů, za bezpředmětná.

(279) Čínská vláda neposkytla přehled názvů a vlastnické struktury čínských dodavatelů vstupních materiálů, které jsou předmětem šetření, a tvrdila, že se jedná o důvěrné informace nebo že tyto informace nejsou k dispozici. Čínská vláda dále neposkytla podrobné informace o většině typických znaků domácího trhu se vstupními materiály pro BEV v Číně, mezi něž patří: podíl státních podniků na domácí výrobě a spotřebě, velikost domácího trhu, cenová politika státu a/nebo státních podniků, skutečné ceny vstupních materiálů na domácím trhu a statistiky.

(280) Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace týkající se všech výše uvedených prvků, k nimž patří struktura domácího trhu, mechanismy stanovování cen, ceny a akciové portfolio společností, měla za to, že neobdržela zásadní informace podstatné pro šetření.

(281) V odpovědi na dopis podle článku 28 Komise vznesla čínská vláda námitku proti použití dostupných údajů.

(282) Pokud jde o informace o různých dílech a součástech a surovinách, čínská vláda zopakovala svůj argument, že nemá žádné informace o dodavatelích dílů a součástí, že nemá nad dodavateli kontrolu, že je nelze nutit ke spolupráci a že žádostmi by se měla zabývat Komise. Kromě toho tvrdila, že informace požadované Komisí byly příliš rozsáhlé, nebyly pro šetření nezbytné a že rozsah šetření byl nezákonně rozšířen. Podobně, pokud jde o informace o Čínské asociaci bateriového průmyslu („CBIA“), rovněž tvrdila, že nemá kontrolu nad CBIA, která není formálně přidružena k čínské vládě, a že Komise by měla své žádosti zasílat přímo této asociaci.

(283) Konečně, pokud jde o informace o výrobě, spotřebě, struktuře domácího dodavatelského trhu a elasticitě, tvrdila, že údaje nemá čínská vláda k dispozici.

(284) Komise poznamenala, že je na ní, aby určila, jaké informace jsou považovány za nezbytné pro šetření, a nikoliv na straně. Komise rovněž nemůže přijmout argument, že žádost o informace je příliš široká, protože vzhledem k počtu dodavatelů a vstupních materiálů, kterých se týká, vyžaduje shromáždění velkého množství údajů. Pokud jde o tvrzení, že čínská vláda nemá nad dodavateli kontrolu, a proto je nemůže nutit ke spolupráci, odkázala Komise na důvody vysvětlené v 278. bodě odůvodnění, pro které považuje tato tvrzení za bezpředmětná.

(285) Pokud jde o tvrzení o rozšířené působnosti, Komise uvedla, že tento konkrétní režim byl již součástí zprávy o dostatečnosti důkazů, byl zahrnut v oznámení o zahájení řízení a byl součástí konzultací s čínskou vládou. Požadované informace proto nebyly nikdy rozšířeny nad rámec původního rozsahu.

(286) Komise nejprve uvedla, že čínská vláda nezpochybnila, že neposkytla informace o žádném z dalších sdružení, o něž Komise požádala, konkrétně o sdružení CBIA, Čínském průmyslovém sdružení pro výrobu neželezných kovů (dále jen „CNFA“), Čínském sdružení pro zdroje energie (dále jen „CIAPS“), Čínském sdružení fotovoltaického průmyslu (dále jen „CPIA“), Čínském sdružení průmyslu neželezných kovů (dále jen „CNMIA“) a Čínském sdružení průmyslu zpracování neželezných kovů (dále jen „CNMPIA“). Jak je popsáno v 278. bodě odůvodnění, čínská vláda navíc nepředložila důkazy o tom, že dotazníky předala dodavatelům nebo sdružení CBIA. Absence těchto důkazů vyvolává obavy ohledně spolupráce při šetření. Komise rovněž nemůže souhlasit s tím, že by čínská vláda neměla žádné informace o struktuře trhů domácích dodavatelů. Jak je popsáno v oddíle 3.7.2 níže, Komise zjistila, že stát má podíly v řadě podniků dodávajících baterie a lithium. Z důvodů vysvětlených v 268. bodě odůvodnění má proto stát řadu prostředků ke shromažďování informací pro sběr údajů o podnicích se státní účastí. Kromě toho, jak dokládá přímá úloha sdružení CBIA a CIAPS na dodavatelských trzích, má stát řadu dalších prostředků ke shromažďování údajů o všech státem vlastněných a dalších subjektech působících na dodavatelských trzích. A konečně, shromažďování celkových statistik o spotřebě, výrobě, struktuře trhu a cenách je neodmyslitelnou součástí funkcí, které obvykle vykonává suverénní stát. Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace týkající se výše uvedených skutečností, dospěla k závěru, že neobdržela zásadní informace důležité pro šetření a že se při svých zjištěních týkajících se vstupních materiálů musela spolehnout na dostupné údaje.

3.3.1.3. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu k politice daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie

(287) Komise požádala čínskou vládu, aby vyplnila dotazník s konkrétními otázkami týkajícími se politiky daňových subvencí na podporu a uplatňování režimu vozidel využívajících nové zdroje energie. Ve své odpovědi neposkytla čínská vláda základní požadované informace týkající se různých prvků, jako je příprava, monitorování a provádění režimu, jakož i odhady množství vozidel, na něž se tento režim vztahuje.

(288) Čínská vláda nezveřejnila žádné přípravné dokumenty (proveditelnost, očekávané výsledky), ani průběžné či závěrečné dokumenty (posouzení výsledků, dopad na rozvoj odvětví BEV, rozdělení přínosů mezi výrobce a spotřebitele). Neurčila ani nevysvětlila, jaké typy záznamů o programu vedou příslušné orgány.

(289) Stejně tak čínská vláda nepředložila vládní platební kalendář pro BEV prodaná během období šetření. Dále neuvedla celkové částky subvencí převedených v souvislosti s žádostmi týkajícími se BEV za poslední čtyři roky. Navíc neuvedla, na základě čeho byla subvence na vozidlo v průběhu let snížena. Neuvedla ani počet BEV, na která byly od roku 2018 převedeny subvence. Dále nebyla čínská vláda schopna vysvětlit postup pro uplatnění nároku na finanční prostředky v případě dovezených BEV.

(290) Dále nebyla čínská vláda schopna poskytnout následující informace: i) roční konsolidované tabulky uvádějící částky zaplacené každému zahraničnímu výrobci za každý dovezený model za poslední čtyři roky; ii) žádosti zahraničních společností o pokyny k vypořádání žádosti o prostředky z fiskálních subvencí v letech 2020–2023; iii) počet dovezených BEV, na které byly převedeny finanční prostředky během období šetření nebo v předchozích letech.

(291) Vláda neposkytla vysvětlení, zda podobné režimy existují na centrální úrovni nebo na úrovni provincií.

(292) Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace týkající se všech výše uvedených prvků, měla za to, že neobdržela zásadní informace podstatné pro šetření.

(293) V odpovědi na dopis podle článku 28 Komise vznesla čínská vláda námitku proti použití dostupných údajů.

(294) Čínská vláda prohlásila, že nemá přístup k informacím týkajícím se studií proveditelnosti, očekávaných výsledků, ani k průběžným či konečným dokumentům.

(295) Čínská vláda rovněž tvrdila, že informace týkající se harmonogramu vládních plateb za BEV prodaná během období šetření, povahy záznamů vedených příslušnými vládami v souvislosti s programem a počtu BEV, na něž byly převedeny subvence, a deklarovaných prodejů BEV jsou irelevantní a pro toto šetření nepotřebné.

(296) Pokud jde o informace o částkách vyplacených zahraničním výrobcům v rámci programu podle jednotlivých modelů, čínská vláda tvrdila, že tyto informace nemá k dispozici a že jsou pro účely tohoto šetření irelevantní a nepotřebné.

(297) Komise konstatovala, že je krajně nepravděpodobné, že by si čínská vláda neuchovala informace o studiích proveditelnosti nebo očekávaných výsledcích programu, který probíhá již několik let, který byl na základě hodnocení několikrát revidován a upravován a který, což je nejdůležitější, zahrnoval značné částky z ústředního rozpočtu spravovaného čínskou vládou. Tato přehodnocení by měla vyžadovat určité informace o očekávaných výsledcích a informace o společnostech, které z těchto programů mají prospěch. Proto v rozsahu, v jakém jsou informace považovány za nezbytné k tomu, aby Komise dospěla ke svým závěrům, může Komise případně použít dostupné skutečnosti.

(298) Co se relevance informací týče, Komise poznamenala, že je na ní, aby určila, jaké informace jsou považovány za nezbytné pro šetření, a nikoliv na kterékoli straně. Kromě toho vládní systém plateb výrobcům BEV založený na jejich prodeji BEV, částky vyplacené domácím a zahraničním výrobcům a záznamy vedené o těchto výplatách mají přímou souvislost s údajným systémem subvencí pro jejich výpočet a stanovení specifičnosti, mimo jiné. Požadované informace jsou proto relevantní a nezbytné k tomu, aby Komise mohla režim řádně posoudit.

(299) Komise proto dospěla k závěru, že pokud jde o zjištění týkající se režimu politiky daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie, musí vycházet z dostupných údajů.

3.3.1.4. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu ke grantům / jiným subvenčním programům, včetně režimů státní správy / regionální správy / místní samosprávy

(300) Komise požádala čínskou vládu, aby poskytla informace o režimech subvencí na národní úrovni nebo úrovni provincií či obcí, které poskytly výhodu výrobcům/vývozcům výrobku, který je předmětem šetření, a to během posledních tří kalendářních let před obdobím šetření a během něho. Zatímco čínská vláda neposkytla v tomto ohledu žádné informace, ukázalo se, že nekontaktovala žádné nižší než ústřední orgány, ať už na úrovni provincií nebo obcí, aby požadované informace shromáždila.

(301) V odpovědi na dopis podle článku 28 Komise vznesla čínská vláda námitku proti použití dostupných údajů.

(302) Čínská vláda tvrdila, že nesleduje granty, které společnosti obdržely od nižších než ústředních vlád. Dále tvrdila, že kvůli nedostatečné konkrétnosti otázky Komise je pro čínskou vládu obtížné shromažďovat rozsáhlé informace ze všech čínských provincií a obcí. Nakonec tvrdila, že čínští vyvážející výrobci poskytli příslušnou dokumentaci.

(303) Komise konstatovala, že je nepravděpodobné, že by si čínská vláda neuchovala žádné informace nebo že by nebyla oprávněna požadovat od provincií a obcí informace týkající se převodu hotovosti ze strany čínské vlády nebo jejím jménem. To zahrnuje podrobnosti, jako jsou důvody těchto peněžních převodů, příslušné částky a příjemci výplat. Proto v rozsahu, v jakém jsou informace považovány za nezbytné k tomu, aby Komise dospěla ke svým závěrům, může Komise případně použít dostupné skutečnosti.

(304) Komise rovněž konstatovala, že požadavky na informace obsažené v dotazníku a dopisech o nedostatcích byly podrobné a konkrétní. Stejně tak Komise připomněla, že čínská vláda je do programů aktivně zapojena, neboť kontroluje právní rámec, rozhodovací proces, vyplácení a programovou koncepci grantů. Čínská vláda proto nemůže zcela přenést odpovědnost za poskytování informací na výrobce zařazené do vzorku.

(305) Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace týkající se výše uvedených skutečností, měla za to, že neobdržela zásadní informace důležité pro šetření a že se při svých zjištěních týkajících se grantů / jiných subvenčních programů, včetně režimů státní správy / regionální správy / místní samosprávy musela spolehnout na dostupné údaje.

3.3.1.5. Režim prominutí daně z nákupu

(306) Komise požádala čínskou vládu o vyplnění dotazníku s konkrétními otázkami týkajícími se režimu osvobození od daně z nákupu. Ve své odpovědi na vládní dotazník neposkytla čínská vláda základní požadované informace týkající se oblastí, jako je příprava, monitorování a provádění režimu, jakož i odhady množství vozidel, na něž se tento režim vztahuje.

(307) Pokud jde o přípravu a monitorování programu, nepředložila čínská vláda analýzu očekávaných výsledků. Čínská vláda rovněž neurčila a nevysvětlila, jaké typy záznamů vedou příslušné orgány (např. účetní záznamy, spisy pro jednotlivé společnosti, databáze, rozpočtová oprávnění atd.). Kromě toho čínská vláda neuvedla výši daně prominuté v rámci této politiky. Navíc čínská vláda nepředložila žádné průběžné dokumenty, včetně výsledků hodnocení, posouzení dopadu na rozvoj odvětví BEV a rozdělení přínosů mezi výrobce a spotřebitele. Stejně tak nebyla čínská vláda schopna poskytnout údaje o prodeji dovezených BEV zařazených do katalogu, která byla v rámci tohoto programu způsobilá.

(308) Pokud jde o katalog modelů vozidel využívajících nové zdroje energie osvobozených od daně z nákupu vozidel, čínská vláda neposkytla odpovědi týkající se i) kritérií způsobilosti, ii) informačních dokumentů o zamítnutých modelech a žádostech o modely a iii) komunikace s výrobci ohledně jejich žádostí. Čínská vláda konkrétně neposkytla vysvětlení ani důkazy, na jejichž základě byly žádosti o zařazení vozidel do programu přijaty nebo zamítnuty. Dále čínská vláda neposkytla informační dokumenty o zamítnutých modelech, ani žádosti týkající se modelů a dokumenty zaslané výrobcům ohledně zamítnutí těchto modelů.

(309) Stejně tak čínská vláda neposkytla informace o objemu BEV registrovaných v Číně. Dále čínská vláda neposkytla informace o objemu dovezených BEV registrovaných během období šetření ani v předchozích obdobích. Čínská vláda rovněž neposkytla informace o objemu registrací vozidel využívajících nové zdroje energie nebo BEV podle značky, modelu a místa registrace. A konečně, čínská vláda nepředložila žádný výzkum, který by mohl být použit jako reference týkající se cenové elasticity v Číně.

(310) Vzhledem k tomu, že Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace týkající se jakéhokoli z výše uvedených prvků, měla za to, že neobdržela zásadní informace podstatné pro šetření.

(311) V odpovědi na dopis podle článku 28 Komise vznesla čínská vláda námitku proti použití dostupných údajů na základě toho, že žádná z požadovaných informací nebyla čínské vládě k dispozici.

(312) Kromě toho čínská vláda tvrdila, že informace týkající se objemu registrací BEV jsou pro účely šetření irelevantní.

(313) Komise uvedla, že je velmi nepravděpodobné, že by čínská vláda neměla informace o počtu BEV registrovaných v Číně v daném období. To platí zejména vzhledem k tomu, že na BEV se v době registrace vztahují zvláštní podmínky, které musí čínská vláda vyhodnocovat, kontrolovat a sledovat. Existuje ucelený soubor dokumentů, které musí majitelé vozidel předložit dopravním úřadům během procesu nákupu, registrace a získání registrační značky pro vozidlo v Číně. Od okamžiku koupě vozidla je kupující povinen dodržovat předpisy týkající se daně z nákupu vozidla a podat prohlášení o dani z nákupu vozidla. Toto prohlášení vyžaduje podrobné informace včetně identifikačního čísla vozidla (VIN), které jednoznačně identifikuje model vozidla a některé jeho charakteristiky. Kromě toho musí vozidla registrovaná v Číně projít procesem registrace u čínského dopravního úřadu, který zahrnuje identifikaci typu a modelu vozidla. Stejně tak lze registrační značky spojit s konkrétními vozidly.

(314) Je rovněž nepravděpodobné, že by čínská vláda neuchovávala žádnou písemnou dokumentaci týkající se zamítnutí modelů pro zařazení do katalogu, zejména když postup pro zařazení do katalogu zahrnuje předložení značného množství údajů od výrobců a předpokládá posouzení několika technickými útvary čínské vlády. Komise dále uvedla, že je nepravděpodobné, že by si čínská vláda nebyla vědoma odhadovaných daňových příjmů, které jí z dlouhodobého programu unikly. Jedná se totiž o program s přímým dopadem na rozpočet, který může vést k tomu, že se ročně ztratí stovky miliard RMB daňových příjmů.

(315) Proto v rozsahu, v jakém jsou informace považovány za nezbytné k tomu, aby Komise dospěla ke svým závěrům, využila Komise veřejně dostupné zdroje.

(316) Co se relevance informací týče, Komise poznamenává, že je na ní, aby určila, jaké informace jsou považovány za nezbytné pro šetření, a nikoliv na kterékoli straně. Registrace BEV má navíc přímou souvislost s údajným režimem subvencí, požadované informace byly proto relevantní a nezbytné k tomu, aby Komise mohla režim řádně posoudit.

(317) Ačkoli, jak je uvedeno v oddíle 3.9, se Komise předběžně rozhodla nevydat zjištění o tomto programu, vyhrazuje si právo dále prošetřit napadnutelnost programu. V důsledku toho se Komise bude muset při svých zjištěních týkajících se režimu osvobození od daně z nákupu opírat o dostupné skutečnosti, pokud shromáždí dostatečné podklady pro závěr, že tento režim je napadnutelný.

3.3.2. *Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu SAIC*

(318) Skupina SAIC zpočátku s Komisí spolupracovala a poskytla odpovědi na dotazník. Zejména její subjekty ve spojení, včetně šesti výrobců BEV, zaslaly odpovědi na dotazník. Tyto odpovědi však byly shledány jako velmi nedostatečné a dne 12. prosince 2023 Komise skupinu SAIC informovala o svém záměru použít čl. 28 odst. 1 základního nařízení pokud jde o informace, které nebyly poskytnuty před inspekcemi na místě, a o skutečnosti, že pokud tyto informace neobdrží, mohou být zjištění Komise založena na dostupných údajích. Chybějící informace se týkaly mimo jiné výrobních nákladů, podrobných informací o nákupech hlavních vstupů a chybějících odpovědí na dotazník od společností ve spojení, které se podílejí na činnostech souvisejících s výrobkem, který je předmětem šetření, a pro které byla požadována odpověď na dotazník.

(319) Skupina SAIC chybějící informace neposkytla a tvrdila, že to bylo způsobeno vysokým počtem společností ve skupině, které jsou s ní ve spojení, a že použití „*dostupných údajů*“ by řádně neodráželo vysokou úroveň její spolupráce do tohoto okamžiku šetření. Tvrdila, že vysoký počet předložených nedostatečných odpovědí je způsoben často neodůvodněným množstvím informací požadovaných Komisí a vysokou zátěží, kterou vyžaduje koordinace mezi mnoha společnostmi ve spojení.

(320) Nedostatečná spolupráce se však potvrdila před inspekcemi na místě, během nich i po nich, neboť nebyly poskytnuty zásadní informace zahrnující mimo jiné výrobní náklady, kusovníky, specifikace výrobků včetně chemického složení surovin nakoupených od dodavatelů, seznamy podpůrných nákupních transakcí dodavatelů a informace týkající se obdržených grantů. Komise vysvětlila skupině SAIC, že tyto informace považuje za nezbytné pro získání konkrétních zjištění ohledně subvencí obdržených z různých podpůrných opatření. Dále se ukázalo, že další společnosti ve spojení rovněž neposkytly odpověď na dotazník, ačkoli by to jejich činnost vyžadovala.

(321) Komise zjistila, že neexistence těchto potřebných informací brání šetření. Proto byla skupina SAIC dne 23. dubna 2024 řádně informována o důsledcích pouze částečné spolupráce při šetření a o záměru Komise použít článek 28 základního nařízení, pokud jde o nepředložené informace nebo informace, které nebylo možné ověřit. Komise společnost vyzvala, aby předložila připomínky.

(322) Dne 30. dubna 2024 Komise obdržela připomínky od skupiny SAIC. Skupina SAIC nesouhlasila s posouzením Komise ohledně celkové úrovně spolupráce poskytované různými subjekty, které jsou součástí skupiny, a předložila několik tvrzení, která vedla k závěru, že zamýšlené použití článku 28 základního nařízení není odůvodněné.

3.3.2.1. Tvrzení skupiny SAIC, že právní normy pro použití článku 28 základního nařízení nejsou splněny.

(323) Skupina SAIC uvedla, že některé aspekty posouzení Komise pro použití článku 28 základního nařízení zkreslují zjištěné skutečnosti, a zopakovala, že při šetření spolupracovala, jak nejlépe mohla. Skupina SAIC vysvětlila, že v případech, kdy nebyla schopna poskytnout úplné nebo jen částečné informace, jak bylo požadováno, poskytla „alternativní dokumenty", aby Komisi usnadnila šetření.

(324) V tomto ohledu skupina SAIC odkázala na čl. 28 odst. 3 základního nařízení a na judikaturu Soudního dvora Evropské unie ([103]), podle níž by měly být přijaty i neúplné nebo jinak nedostatečné odpovědi.

(325) Skupina SAIC zdůraznila zjištění Soudního dvora v této věci ([104]), v němž měl za to, že „*pojem nezbytné informace odkazuje na informace, které mají účastníci řízení a jejichž poskytnutí od nich unijní orgány požadují, aby učinily zjištění, která jsou třeba vyvodit v rámci antidumpingového šetření*". V téže věci ([105]) Soudní dvůr konstatoval, že „*těmto orgánům přísluší důkazní břemeno ohledně existence dumpingu, újmy a příčinné souvislosti mezi dovozem, který je předmětem dumpingu, a touto újmou, a tedy ohledně „nezbytnosti" informace pro učinění zjištění, která jsou třeba vyvodit v rámci antidumpingového šetření*".

(326) S ohledem na zjištění Soudního dvora se skupina SAIC domnívala, „*že vzhledem k vysoce komplexní povaze tohoto šetření (jak z hlediska velkého rozsahu požadovaných informací, tak z hlediska velkého počtu společností, které měly informace poskytnout, a krátké* doby *na poskytnutí informací) by Komise neměla na předložené informace uplatňovat výše uvedená kritéria příliš přísně*" a „*pokud jsou informace považovány za nedostatečné, mělo by se použití dostupných údajů striktně omezit na nezbytný účel těchto informací a za všech okolností by měly být ověřeny odkazem na jiné nezávislé zdroje, zcela v souladu s čl. 28 odst. 5 základního nařízení.*"

([103]) Viz T-413/13, City Cycle Industries v. Rada, EU:T:2015:164, bod 120; věc T-633/11, Guangdong Kito Ceramics a další v. Rada, EU:T:2014:271, bod 100; zpráva odvolacího orgánu WTO, US – Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, přijatá dne 23. srpna 2001, bod 81, a věc C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) v. Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komise připomněla, že požadované informace byly ve skutečnosti poskytnuty jinou skupinou (jinými skupinami) zařazenou (zařazenými) do vzorku, a tudíž byly pro skupinu SAIC snadno dostupné. Šlo tedy o rozhodnutí skupiny SAIC, že neposkytla požadované informace, jak dokládá seznam nepředložených dokumentů, který podepsala a odsouhlasila během ověřování. Tento seznam dokazuje, že bránila šetření tím, že vědomě nejednala podle svých nejlepších schopností. Kromě toho byly tyto informace považovány za nezbytné pro účely vyvození příslušných závěrů v rámci šetření subvencí a v tomto ohledu v souladu se zjištěními Soudního dvora. Rovněž byly náležitě zohledněny všechny relevantní informace poskytnuté skupinou SAIC jako „alternativní dokumenty", včetně, těch které byly nedostatečné, pokud je bylo možné ověřit. Komise využila dostupné údaje, včetně údajů z nezávislých zdrojů, jak je uvedeno v bodě 3.3, týkající se preferenčních půjček, pojištění vývozních úvěrů, osvobození od daně z nákupu, vstupních materiálů a politiky daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie, pouze v případě, že předložené informace byly zjevně nedostatečné (a byly uvedeny ve společně podepsaných přílohách zpráv o inspekci na místě) a Komise měla dostatek podkladů k tomu, aby o těchto režimech učinila závěr. Je nesprávné se domnívat, že Komise použila kritéria stanovená v čl. 28 odst. 3 základního nařízení příliš přísně.

(328) Vzhledem k tomu, že skupina SAIC ve svých připomínkách tvrdila, že „*by se mělo přihlížet k informacím, které jsou uvedeny v záznamech tak, jak byly poskytnuty*", Komise ve sdělení podstatných skutečností a úvah vyvážejícímu výrobci zařazenému do vzorku vysvětlila, že při použití dostupných údajů ve smyslu článku 28 základního nařízení použila v co největší míře informace poskytnuté skupinou SAIC a pouze v případě, že tyto ověřené informace nebyly k dispozici, se obrátila na veřejné nezávislé zdroje. Tvrzení, že nebyly splněny právní normy pro použití článku 28 základního nařízení, bylo proto zamítnuto.

3.3.2.2. Žádosti o informace týkající se dodavatelů ve spojení

(329) Jak je uvedeno ve 318. a 319. bodě odůvodnění, během šetření bylo zjištěno několik neohlášených společností ve spojení, u nichž skupina SAIC neposkytla odpověď na dotazník. Bylo zjištěno, že tyto „nové" společnosti jsou ve spojení a jsou zapojeny do různých klíčových smluvních vztahů zahrnujících činnosti, jako je poskytování vstupních materiálů, kapitálu, úvěrů, záruk a jiných druhů financování v rámci skupiny SAIC. Skupina SAIC opakovaně odmítala žádosti Komise o vyplnění dotazníku s tím, že jde o porušení základních práv skupiny SAIC, aniž by však uvedla jakékoli podložené argumenty.

(330) Skupina SAIC ve svých připomínkách tvrdila, že tyto společnosti ve spojení nemohly nebo nemusely při šetření spolupracovat a že použití článku 28 základního nařízení na tyto společnosti v žádném případě nebylo odůvodněné nebo by mělo být striktně omezeno. Důvody uváděné skupinou SAIC se týkaly několika faktorů, jako je:

— velmi nízká hodnota transakce společnosti ve spojení v obratu skupiny SAIC (méně než 1 %),

— neexistence podílů nebo účinné kontroly nad společnostmi ve spojení, což potvrdila skutečnost, že tyto společnosti odmítly vyhovět žádosti o spolupráci, kterou jim adresovala skupina SAIC, nebo poskytnout důvěrné dokumenty, jejichž stranou jsou uvedené společnosti,

— na obchodní činnosti společností ve spojení se nevztahovaly ani pokyny k dotazníku pro vyvážející výrobce, ani vysvětlení ([106]), které Komise zveřejnila dne 17. listopadu 2023,

— objem výroby vyplývající z dohody o poplatcích, na který se již vztahuje odpověď skupiny SAIC,

— údajná společnost ve spojení neměla během období šetření se skupinou SAIC žádné platné transakce v oblasti výzkumu a vývoje ani smlouvy o výzkumu a vývoji,

— údajná společnost ve spojení byla příjemcem, ale nikoli držitelem práva na užívání pozemku.

([106]) Poznámka ke spisu: Společnosti ve spojení musí předložit odpověď na dotazník. (t23.005730)

(331) Komise souhlasila s tím, že v souladu s výše uvedeným vysvětlením by společnost ve spojení s velmi nízkou hodnotou transakcí, která představuje méně než 1 % nákupů skupiny SAIC, mohla být skutečně osvobozena od povinnosti poskytnout odpověď na dotazník v tomto šetření. Komise si však vyhradila právo uplatnit článek 28 základního nařízení na dodávané díly této společnosti ve spojení skupině SAIC, protože nemohla tyto informace ověřit.

(332) Komise uvedla, že příslušný dodavatel ve spojení a skupina SAIC společně provozovali společnost, která vyvíjela, vyráběla a prodávala bateriové články, moduly a sady, a byly tedy právně uznanými obchodními partnery. Proto se považují za společnosti ve spojení ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447, což odůvodňuje zákonnou povinnost předložit odpověď na dotazník týkající se subvencí jako strana ve spojení, a to podle pokynů dotazníku a následné korespondence. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

(333) Skupina SAIC tvrdila, že Komise by měla přezkoumat své posouzení a upustit od uplatňování článku 28 základního nařízení na společnosti, které odmítly zveřejnit finanční nebo smluvní vazby a dohody o společných podnicích, a v těchto případech použít pouze veřejně dostupné informace v souladu s čl. 28 odst. 5 základního nařízení. Komise skupině SAIC opakovaně sdělila, že skutečnost, že určité informace jsou považovány za „*klíčové obchodní tajemství*“, je irelevantní, a to vzhledem k důvěrnému zacházení s jakýmikoliv informacemi předloženými v rámci antisubvenčního řízení v souladu s článkem 29 základního nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(334) Skupina SAIC tvrdila, že Komise řádně nevysvětlila, proč měly některé společnosti ve spojení dotazník vyplnit. Ve své druhé žádosti však Komise vysvětlila, že podle informací dostupných ve spisu (organizační schéma ukazující významnou finanční a/nebo kontrolní úlohu společností ve spojení) jsou tyto společnosti ve spojení, protože se zřejmě podílejí na poskytování kapitálu, úvěrů nebo jiných druhů financování v rámci skupiny SAIC. Komise však obdržela od skupiny SAIC druhou zamítavou odpověď na svou žádost, a proto svou žádost neopakovala a dne 23. dubna 2024 informovala skupinu SAIC o důsledcích nespolupráce.

(335) Skupina SAIC odmítla poskytnout odpověď na dotazník týkající se společnosti ve spojení, u níž bylo během jedné z inspekcí na místě zjištěno, že je zapojena do dohody o poplatcích. Skupina SAIC sice uznala, že tato společnost ve spojení se podílela na výrobě výrobku, který je předmětem šetření, ale zároveň tvrdila, že Komise měla „*potvrdit*“, že je třeba dotazník vyplnit. Tato připomínka ukázala nedostatečnou spolupráci skupiny SAIC, která nakonec prohlásila, že případné použití článku 28 ve vztahu k této společnosti ve spojení by se mělo omezit na prvky, které nesouvisejí se subvencemi. Toto tvrzení bylo zamítnuto.

(336) Existence těchto společností ve spojení byla ve skutečnosti zjištěna na základě informací poskytnutých při prvotním předložení informací před předložením odpovědí na dotazník, v odpovědích na dotazník nebo při příležitostných inspekcích na místě. Tyto společnosti ve spojení byly buď dodavateli, nebo odběrateli skupiny SAIC a často byly zapojeny do činností souvisejících s výrobkem, který je předmětem šetření, ať už jako výzkumný ústav, dodavatel součástek a komponentů uvedených ve zprávě o dostatečnosti důkazů, logistické společnosti atd. Vzhledem k povaze své činnosti měly poskytnout odpověď na dotazník, která by Komisi umožnila ověřit informace a případně si vyžádat další důkazy.

3.3.2.3. Informace, které skupina SAIC neposkytla, a další nezpřístupněné dokumenty před inspekcemi na místě a během nich

(337) Skupina SAIC ve svých připomínkách uvedla, že po obdržení písemných upozornění na závažné nedostatky od Komise byly některé informace ve skutečnosti poskytnuty dodatečně a mohly být plně ověřeny během inspekcí na místě. Skupina SAIC však uvedla pouze informace týkající se nákupů a osvobození domácích odběratelů od spotřební daně, čímž potvrdila, že všechny ostatní chybějící informace nebyly během šetření zpřístupněny. Písemná upozornění na nedostatky ve skutečnosti poukázala na klíčové otázky, které jednotliví výrobci, kteří jsou součástí skupiny SAIC, záměrně neuvedli (informace v odpovědích na dotazník týkající se prognóz výroby a prodeje, výrobních nákladů, nákupů a osvobození od spotřební daně u domácího prodeje).

(338) Skupina SAIC poskytla přehled dokumentů, které nebyly předloženy před inspekcemi na místě ani během nich, a požádala Komisi, aby článek 28 základního nařízení použila pouze na ty dokumenty, které jednotlivé subjekty nepředložily. Komise tyto seznamy přezkoumala a setrvala na svém stanovisku k těm prvkům seznamu, které byly zaslány skupině SAIC a které podléhaly využití dostupných skutečností, jako jsou grantové programy, poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou, ušlé příjmy prostřednictvím programu osvobození od daně a snížení daně a poskytování preferenčního financování (např. dluhopisy a kapitálové injekce) a chybějící odpovědi na dotazník. Žádost o neodmítnutí poskytnutých informací, pokud jde o níže uvedené prvky, byla zamítnuta:

a) *Kusovník hotových výrobků a specifikace dodávaných výrobků (např. chemické složení, složení atd.).*

(339) Kusovníky jsou rozsáhlé seznamy surovin, konstrukčních částí a návodů potřebných k výrobě výrobku. Komise skupině SAIC opakovaně vysvětlila jejich význam pro šetření, neboť umožňují určit jednotlivé hlavní složky a materiály, z nichž se hotový výrobek skládá, a jejich původ.

(340) V tomto případě subvencování byly kusovníky stejně důležité pro určení dílů použitých při montáži hotového výrobku (BEV nebo konstrukčních částí, například baterií), použitého množství, jejich specifikace, interního čísla materiálu a následně názvu jejich dodavatelů. Kusovníky rovněž umožnily vytvořit přímou vazbu na výrobní náklady, neboť je bylo možné použít jako základ pro výpočet normovaných nákladů, skutečných nákladů a odchylek vyplývajících z rozdílu mezi nimi.

(341) Skupina SAIC neposkytla úplné údaje týkající se výrobní ceny ani výrobních nákladů a tvrdila, že výrobní cena není pro antisubvenční šetření nezbytná, protože se netýká žádného z prvků pro výpočet rozmezí subvencí. Komise s tímto posouzením nesouhlasila a potvrdila, že tyto informace jsou nutné k tomu, aby bylo možné posoudit úplnost a přesnost informací týkajících se výrobních nákladů, ale také nejdůležitějších dílů a konstrukčních částí.

(342) Skupina SAIC potvrdila, že informace týkající se specifikací výrobků lze poskytovat pouze případ od případu a pouze částečně. Dále měla skupina SAIC za to, že Komise mohla použít jiný přístup, aby mohla poskytnuté údaje porovnat. Skupina SAIC se totiž domnívala, že požadováním stejné úrovně informací o kusovníku u každého subjektu dochází k nespravedlivému zacházení, které představuje porušení Listiny základních práv, neboť existují jiné způsoby, jak ověřit informace uvedené v tabulce týkající se dodávek dílů.

(343) Komise tvrdila, že žádný z dodavatelů baterií ve spojení nepředložil nezbytné podklady, které si vyšetřovací tým vyžádal, a zejména jejich specifikace. Komise měla nejprve za to, že informace o kusovníku měly poskytnout všechny subjekty, neboť během inspekcí na místě na požádání potvrdily, že tyto informace sice měly, ale nemohly je poskytnout z různých důvodů, většinou souvisejících s dohodou o důvěrnosti podepsanou s dodavateli a s vlastním obchodním tajemstvím společnosti. Kromě toho tyto subjekty při přípravě odpovědi na dotazník skutečně použily k určení vstupních materiálů, které měly být vykázány, a příslušných dodavatelů, kteří by měli odpověď na dotazník poskytnout, kusovník. To je jeden z důvodů, který Komisi přiměl k obnovení své žádosti po inspekci na místě. V rozporu se svou obvyklou praxí Komise ve skutečnosti umožnila každému subjektu poskytnout informace týkající se kusovníku a dalších dodavatelských dílů a specifikací surovin, avšak vyhradila si právo tyto informace nezohlednit, neboť nemohly být ověřeny na místě.

(344) Jak bylo uvedeno výše, skupina SAIC tvrdila, že chemické složení a specifikace bateriového článku a bateriového systému používaného některými výrobci lze ověřit bez použití kusovníku nebo že informace týkající se specifikace určitých surovin používaných některými výrobci baterií ve spojení lze ověřit bez použití kusovníku. V některých případech skupina SAIC poskytla informace týkající se kusovníku jako součást ověřovacích písemností.

(345) Skutečnost, že některá společnost umožní Komisi nahlédnout do kusovníku pro jedinečný typ výrobku, který je předmětem šetření, však v žádném případě nemůže být rovnocenná poskytnutí požadovaných informací. Kromě toho, že informace, které lze zobrazit, nejsou úplné (v některých výjimečných případech pouze jeden typ výrobku, který je předmětem šetření), skupina SAIC potvrdila, že odmítla poskytnout Komisi snadno dostupné informace, když o to byla požádána.

(346) Komise za prvé odmítla tvrzení, že kusovníky nejsou pro šetření relevantní a nemohou mít žádný vliv na výpočet výše subvence. Za druhé, jelikož baterie a další suroviny byly označeny za klíčové faktory, které mohou být předmětem subvencování, a vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici informace z kusovníku, které by Komisi umožnily posoudit úplnost, přesnost a specifikace dílů dodávaných výrobcům zařazeným do vzorku, rozhodla se použít jako dostupné skutečnosti jiné zdroje informací týkajících se surovin.

b) *Seznam nákupů dílů a konstrukčních částí podle jednotlivých transakcí (účetní kniha)*

(347) Skupina SAIC ve svých připomínkách k použití článku 28 potvrdila, že z důvěrných důvodů nemůže vždy poskytnout seznamy nákupů podle jednotlivých transakcí, protože tyto prvky se týkají výrobních nákladů, a jsou proto obchodním tajemstvím. V některých případech však tvrdila, že příslušnou tabulku lze ověřit během inspekcí na místě. Skupina SAIC tvrdila, že předložila komplexní shrnutí požadovaných informací ve formě tabulek, které obsahovaly všechny nezbytné informace pro výpočet výše subvence a které mohla Komise ověřit během inspekcí na místě. Skupina SAIC však mohla Komisi poskytnout pouze snímek obrazovky, protože zdroj informací byl nadále důvěrný a požadovaný seznam nákupů nemohl být poskytnut, ačkoli byl snadno dostupný. Skupina SAIC dospěla k závěru, že předložené informace v každém případě splňují kritéria čl. 28 odst. 3 základního nařízení.

(348) Komise nesouhlasila s tvrzením, že předložené informace splňují kritéria čl. 28 odst. 3 základního nařízení. Neumožnění přímého přístupu k určitým dokumentům a poskytnutí snímků obrazovky nebo souhrnných údajů bez poskytnutí příslušných požadovaných informací nemůže být v žádném případě rovnocenné poskytnutí požadovaných informací ve formě písemnosti, která zajistí, že informace mohou být řádně ověřeny. Nedostatky v poskytování skutečných požadovaných údajů způsobují obtíže při získávání přiměřeně přesných zjištění. Navíc vzhledem k tomu, že informace byly snadno dostupné, nelze mít za to, že účastník řízení jednal podle svých nejlepších schopností.

(349) Komise rovněž zjistila, že informace týkající se nákupů neodrážejí skutečné náklady, ale standardní náklady (rozpočtové náklady zaznamenané v systému plánování podnikových zdrojů společnosti). Na tomto základě a s ohledem na výše uvedená zjištění týkající se kusovníku nemohla Komise ověřit správnost informací o množství a nákladech týkajících se dílů a konstrukčních částí, které uvedli výrobci výrobku, jenž je předmětem šetření, a kteří jsou zařazení do vzorku, a proto zamítla tvrzení, že předložené informace splňují kritéria čl. 28 odst. 3 základního nařízení.

c) *Rámcová kupní smlouva (úplné znění) pro dodavatele dílů a konstrukčních částí uvedených v tabulce E-3-3 (a/b)*

(350) Skupina SAIC ve svých připomínkách uvedla, že v jednom případě odsouhlasila na místě seznam podle jednotlivých transakcí se svými účetními záznamy. Tvrdila, že v případě tohoto subjektu a ostatních vyrábějících subjektů poskytla na požádání během inspekcí na místě příslušné nákupní doklady včetně faktur, objednávek a záznamů v systémech plánování podnikových zdrojů ve formě písemností. Konkrétně dva dodavatelé baterií poskytli své smlouvy s odběrateli, tj. výrobci BEV v rámci skupiny, jako ověřovací písemnosti. Skupina SAIC se proto domnívala, že kritéria čl. 28 odst. 3 základního nařízení byla splněna a Komise by měla tyto informace plně zohlednit.

(351) Komise odmítla tvrzení, že skupina SAIC plně spolupracovala tím, že poskytla soubor rámcových kupních smluv. Skupina SAIC sama uznala, že vzhledem k údajné vysoce důvěrné povaze těchto dokumentů nemůže poskytnout žádnou rámcovou kupní smlouvu v plném rozsahu pro dodavatele dílů a konstrukčních částí, kteří byli uvedeni v příslušné části odpovědi na dotazník. To potvrzoval i seznam dokumentů, které nebyly předloženy ani během ověřovací návštěvy, ani po ní, přičemž nebylo možné předložit úplný soubor dokumentů, včetně dokumentů, jako je rámcová smlouva a technické specifikace. Komise dále připomněla skupině SAIC, že tento dokument měl být předložen jako součást odpovědi na původní dotazník. Vzhledem k důvěrnému zacházení s „*citlivými*“ informacemi předloženými v rámci antisubvenčního řízení bylo toto tvrzení neopodstatněné. Vzhledem k tomu, že tyto dokumenty byly skupině SAIC snadno dostupné a měly být poskytnuty jako součást odpovědi na dotazník, měla Komise za to, že skupina SAIC nejednala podle svých nejlepších schopností. Komise proto zamítla tvrzení, že předložené informace splňují kritéria čl. 28 odst. 3 základního nařízení.

d) *Seznam prodeje podle jednotlivých transakcí (2020 – OŠ) s určením hodnoty prodeje, objemu prodeje, data, modelu, čísla položky, krátkého kódu, VIN, názvu odběratele, maloobchodní ceny, prodejní ceny, čisté ceny, čisté ceny bez DPH, množství, ve spojení / nikoliv ve spojení, výrobku, který je/není předmětem šetření*

(352) Komise se domnívala, že zobrazení souborů v excelu a výpisů z účetních knih na obrazovce a poskytnutí snímků obrazovky bez poskytnutí podkladových informací nemůže být náhradou za poskytnutí úplného seznamu prodeje podle jednotlivých transakcí, aby bylo možné plně odsouhlasit údaje uvedené v příslušných tabulkách.

(353) Skupina SAIC ve svých připomínkách tvrdila, že Komise nezohlednila různorodost účetních a finančních systémů existujících ve skupině SAIC a že pro úplné sladění tabulek týkajících se prodeje v dotazníku nebylo nezbytné, aby Komise obdržela seznamy podle jednotlivých transakcí. Komise by proto měla upustit od použití článku 28, protože některé z ověřovaných společností předložily seznam podle jednotlivých transakcí jako součást ověřovacích písemností a v každém případě informace poskytnuté různými subjekty splňovaly podmínky stanovené v čl. 28 odst. 3 základního nařízení.

(354) Komise se domnívala, že informace poskytnuté pouze v podobě snímků obrazovky, které obsahují jen omezené údaje nebo ukazují jen některé příklady, by znemožnily ověření a odsouhlasení základních údajů, a proto toto tvrzení zamítla. Tím, že nebyly poskytnuty podrobné informace a byly poskytnuty pouze snímky obrazovky, nemohla Komise ověřit přesnost poskytnutých informací, například zda se jednotlivé prodejní transakce skutečně týkaly šetřeného výrobku.

e) *Smlouvy o společném podniku*

(355) Skupina SAIC ve svých připomínkách potvrdila, že není schopna předložit originály smluv o společném podniku, pokud jde o některé z jejích výrobních subjektů, nicméně tvrdí, že obsah těchto smluv o společném podniku se odráží ve stanovách, neboť byly do stanov „*přeformulovány*“. Pouze jeden subjekt předložil smlouvu o společném podniku jako součást původní odpovědi na dotazník.

(356) Jak bylo uvedeno výše, Komise skupině SAIC opakovaně sdělila, že skutečnost, že určité informace jsou považovány za „*klíčové obchodní tajemství*“, je irelevantní vzhledem k důvěrnému zacházení se všemi informacemi předloženými v rámci antisubvenčního řízení v souladu s článkem 29 základního nařízení. Tvrzení, že obsah chybějících smluv o společném podniku byl „*přeformulován*“ do stanov, nebylo možné bez obdržení smluv o společném podniku ověřit. Zatímco jeden výrobce BEV ze skupiny SAIC poskytl kopii smlouvy o společném podniku, žádný z ostatních výrobců BEV tento dokument neposkytl. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

f) *Investiční plány, schválení, sledování investic a studie proveditelnosti 2020–2023 a prognózy prodeje*

(357) Skupina SAIC tvrdila, že požadované dokumenty (investiční plány, schválení, sledování investic a studie proveditelnosti z let 2020 až 2023 a prognózy prodeje) nebyly pro výpočet výše subvence během období šetření relevantní, protože tyto dokumenty neobsahovaly žádné prvky ani údaje nezbytné pro výpočet výše subvence. Kromě toho byly požadované dokumenty buď již k dispozici ve veřejně dostupných výročních zprávách, nebo obsahovaly důvěrné informace týkající se stran, nad nimiž skupina SAIC nemá účinnou kontrolu, a proto nemohly být zpřístupněny.

(358) Komise se skupinou SAIC nesouhlasila a měla za to, že informace umožňující posoudit povahu a objem plánovaných investic týkajících se výrobku, který je předmětem šetření, jsou při šetření relevantní nejen pro posouzení hrozby podstatné újmy, ale například i pro posouzení výrobní kapacity výrobku, který je předmětem šetření. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

g) *Dokumenty týkající se zprávy o prognóze pro „úvěry na vozidla využívající nové zdroje energie" (viz článek 18 zákona o průměrné podnikové spotřebě paliva osobních automobilů a vozidel využívajících nové zdroje energie Souběžné řízení bodů)*

(359) Skupina SAIC tvrdila, že požadované zprávy o prognózách není třeba poskytovat, protože buď neexistují, nebo se týkají informací po období šetření, a proto je není třeba ověřovat. Skupina SAIC proto dospěla k závěru, že uplatnění článku 28 na tento prvek šetření by bylo bezpředmětné.

(360) Vzhledem k tomu, že Komise měla za to, že během inspekcí na místě nemohla tato tvrzení ověřit, bylo tvrzení, že by bylo bezpředmětné použít článek 28 s ohledem na tento aspekt šetření, zamítnuto.

h) *Bankovní povolení, úvěrové linky.*

(361) Komise zdůraznila, že poskytnutá bankovní povolení se nevztahují na všechny banky, s nimiž byly subjekty skupiny SAIC v obchodním vztahu, a že vzor dotazníku týkající se bankovního povolení byl bez předchozího oznámení upraven.

(362) Skupina SAIC tvrdila, že upravila vzor tak, aby zahrnoval bankovní schválení a úvěrové linky v působnosti bankovních povolení, a proto by tyto úpravy vzoru neměly být v žádném případě považovány za omezení působnosti bankovních povolení, ale naopak. Skupina SAIC tvrdila, že požadované informace byly poskytnuty a že by je Komise měla považovat za bernou minci.

(363) Komise zjistila, že některé subjekty ve skupině SAIC neoznámily informace týkající se bankovních povolení, úvěrových linek a kapitalizace dluhu, a proto neobdržely zásadní informace důležité pro tyto aspekty šetření. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

i) *Grantové programy*

(364) Skupina SAIC sice nepopřela, že obdržela granty od čínské vlády, ale tvrdila, že pro účely výpočtu výše subvence není nezbytné použít *„jednotlivé částky obdržené na jeden grant, dobu obdržení grantů, popis grantů, příslušná vládní oznámení upřesňující povahu grantů a další nezbytné informace"*, neboť vykázané částky se týkaly grantů obdržených pro subjekty jako celek, a nikoli pouze pro výrobek, který je předmětem šetření. Kromě toho bylo možné výši grantů přijatých během období šetření, jak je uvedeno v tabulkách, přímo porovnat s předvahou a účty hlavní knihy, zejména s účty týkajícími se neprovozních příjmů a/nebo příjmů ze subvencí.

(365) V důsledku toho však Komise nebyla schopna určit základní režimy subvencí, výši grantů obdržených během období šetření, ani to, zda se tyto granty týkaly dlouhodobých aktiv či nikoli. Komise odmítla tvrzení, že informace týkající se grantů lze ověřit.

j) *Práva k užívání pozemků*

(366) Skupina SAIC tvrdila, že práva k užívání pozemků nepatřila mezi oblasti, na které se vztahovala žádost Komise o základní dokumenty. Komise neměla po inspekcích na místě žádné dotazy týkající se práv k užívání pozemků, s výjimkou dvou subjektů, kterým odpověděla dne 21. února 2024.

(367) V případě některých dokumentů, které byly během inspekcí na místě vyžádány, některé subjekty patřící do skupiny SAIC vysvětlily, že požadované dokumenty pocházejí z doby před jedním nebo dvěma desetiletími a již byly archivovány, nebo se týkají třetí strany, na kterou se nevztahuje její pravomoc. Skupina SAIC proto tvrdila, že částka vykázaná za práva k užívání pozemků by měla být považována za přesnou a jako taková by měla být použita, přičemž Komise by neměla uplatnit článek 28. Komise měla za to, že byly vyžádány všechny původní smlouvy o právu k užívání pozemků, kupní smlouvy a podpůrné doklady prokazující počáteční cenu zaplacenou za právo k užívání pozemků, a v několika případech zjistila, že obdržené informace byly neúplné a neumožňovaly úplné ověření obdržených informací. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

k) *Dluhopisy a mezipodnikové financování*

(368) Skupina SAIC tvrdila, že dokumenty týkající se dluhopisů a mezipodnikového financování Komise nepožadovala. Skupina SAIC konstatovala, že informace o cenných papírech zajištěných aktivy (ABS) nebyly v části dotazníku týkající se poskytování preferenčního financování bankami státní politiky a komerčními bankami ve vlastnictví státu požadovány, a proto odmítla jakékoli zamýšlené použití článku 28.

(369) Komise měla za to, že dotazník výslovně požaduje informace o mezipodnikovém financování a zejména o dluhopisech. Za prvé byly společnosti zapojené do poskytování kapitálu požádány o vyplnění dotazníku; za druhé, ABS jsou typem dluhopisu, o kterém byly v dotazníku požadovány informace. Navíc Komise zjistila, že ve vztahu ke společnostem ve spojení, které nespolupracovaly, jsou veřejně dostupné informace rozporuplné (viz 320. bod odůvodnění), což jasně ukazuje, že zásadní informace týkající se subvencí nebyly zpřístupněny, a proto byla žádost zamítnuta.

l) *Zpráva daňového zástupce o odpočtu na výzkum a vývoj*

(370) Skupina SAIC uvedla, že zprávy o odpočtu pro pracovníky provádějící výzkum a vývoj obvykle vypracovávají daňoví zástupci podle pokynů společností; jejich vypracování však není povinné, a proto se požadavek na tyto zprávy nevztahoval. Navíc tyto zprávy nebyly nezbytné ani podstatné pro ověření jakýchkoli částek odpočtu na výzkum a vývoj, protože převažovaly příslušné částky vykázané v přiznání k dani z příjmu podniku. Skupina SAIC vznesla námitku proti zamýšlenému použití článku 28 základního nařízení.

(371) Komise měla za to, že jak bylo zjištěno při jedné inspekci na místě, úprava informací ve zprávě daňového zástupce o odpočtu na výzkum a vývoj, která umožnila dodatečný odpočet výdajů na výzkum a vývoj, jak tomu bylo v případě jednoho ze subjektů, nelze považovat za plnou spolupráci. Tím, že skupina SAIC neposkytla tyto informace, které se údajně netýkaly výrobku, který je předmětem šetření, ale byly této skupině snadno dostupné, nemohla Komise posoudit specifický aspekt dotčeného režimu snížení daně. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.3.3. *Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu Geely*

(372) V průběhu šetření Komise zjistila, že šetření brání nedostatek určitých potřebných informací, konkrétně:

— bylo zjištěno, že dodavatel skupiny Geely byl považován za společnost ve spojení ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447 ([107]), a že tato společnost nepředložila odpověď na dotazník,

([107]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447 ze dne 24. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 343, 29.12.2015, s. 558).

— žádná z finančních společností skupiny Geely, která získala finanční prostředky pro své podnikání v oblasti BEV prostřednictvím syndikovaných úvěrů, dvoustranných bankovních úvěrů a cenných papírů zajištěných aktivy („*ABS*“), včetně cenných papírů zajištěných zelenými aktivy, neposkytla úplnou odpověď na dotazník,

— žádná ze společností skupiny Geely neposkytla úplné informace o povaze grantových programů, v jejichž rámci získala podporu, jak bylo požadováno v dotazníku,

— skupina Geely neuvedla všechny probíhající a budoucí projekty spojené s výrobou BEV, jak bylo požadováno v dotazníku,

— řada skutečných výrobců BEV ve skupině Geely neposkytla úplnou odpověď na dotazník, přičemž místo toho tyto subjekty odpověděly pouze na oddíly určené pro dodavatele vstupních materiálů, čímž nebyla poskytnuta velká část informací, které se obvykle od výrobců očekávají,

— skupina Geely rovněž nepředložila přílohu IV – Bankovní povolení jako součást odpovědi na dotazník. A konečně, skupina neposkytla informace o právech k užívání pozemků, která vlastní holdingové subjekty, jež se týkají jednoho vyvážejícího výrobce ve skupině.

(373) V důsledku toho Komise dne 23. dubna 2024 oznámila skupině Geely svůj záměr použít článek 28 základního nařízení, pokud jde o informace, které nebyly předloženy. Komise společnost vyzvala, aby předložila připomínky.

(374) Dne 30. dubna 2024 předložila skupina Geely připomínky k záměru Komise použít dostupné údaje týkající se informací uvedených v 372. bodě odůvodnění a v dopise ze dne 23. dubna 2024.

(375) Skupina Geely za prvé tvrdila, že po ní nelze požadovat, aby předložila důvěrné informace od dodavatele, jenž není ve spojení, kterému k tomu nemůže dát pokyn, přičemž v každém případě byly Komisi poskytnuty přiměřeně relevantní informace. Skupina Geely tohoto dodavatele nevlastnila ani neměla žádnou pravomoc nad jeho podnikáním a řízením.

(376) Komise však konstatovala, že dotyčný dodavatel a skupina Geely společně provozovali společnost, která vyvíjela, vyráběla a prodávala bateriové články, moduly a sady, a byli tedy právně uznanými obchodními partnery. Proto se považují za společnosti ve spojení ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447, což podle pokynů v dotazníku a v následné korespondenci odůvodňuje právní povinnost předložit odpověď na dotazník týkající se subvencí jako strana ve spojení. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

(377) Za druhé, skupina Geely tvrdila, že není schopna poskytnout více informací od finančních společností, které získaly finanční prostředky pro své podnikání v oblasti BEV. Všechny subjekty skupiny Geely zapojené do financování v souvislosti s BEV předložily požadované odpovědi na oddíly A a E úvodních dotazníků. Skupina Geely navíc namítala, že žádost byla příliš obecná, nedostatečně přesná a nebyla přímo relevantní pro šetření.

(378) Nicméně z veřejně dostupných zdrojů Komise zjistila řadu cenných papírů zajištěných aktivy (včetně cenných papírů zajištěných zelenými aktivy) použitelných v období šetření a vydaných nejméně jednou ze společností skupiny Geely, o nichž skupina neposkytla žádné informace, a to ani po zaslání konkrétní žádosti o jejich poskytnutí, zatímco cenné papíry zajištěné aktivy byly druhem dluhopisů, o jejichž informace bylo požádáno v původním dotazníku. Tvrzení skupiny Geely bylo proto zamítnuto.

(379) Za třetí, pokud jde o poskytování úplných informací o povaze grantových programů, skupina Geely vysvětlila, že povahu a popis grantových programů lze téměř vždy zjistit z bankovních výpisů týkajících se jednotlivých grantových plateb. Skupina Geely dále vysvětlila, že další informace týkající se grantových programů včetně právního základu nemá k dispozici a měly by být vyžádány od čínské vlády.

(380) Komise konstatovala, že z omezených informací, pokud byly na bankovním výpisu k dispozici, nebyla schopna určit základní režimy subvencí pro grantové programy ve vztahu k výrobku, který je předmětem šetření. Zároveň, jak je uvedeno v 300. bodě odůvodnění, Komise konstatovala, že čínská vláda neposkytla žádné informace o *ad hoc* grantech poskytnutých skupinám zařazeným do vzorku. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

(381) Za čtvrté, pokud jde o chybějící zprávy týkající se některých projektů spojených s výrobou BEV, skupina Geely zastávala názor, že probíhající a budoucí projekty, jako je potenciální uvedení nových automobilů na trh, nesouvisí s obdobím šetření a nespadají do působnosti tohoto šetření. Skupina Geely rovněž zdůraznila, že tyto informace jsou vysoce důvěrné a citlivé z hlediska trhu.

(382) Komise uvedla, že o probíhající a budoucí projekty spojené s výrobou BEV bylo žádáno v původním dotazníku, jakož i během ověřování na místě, neboť řada režimů subvencí je spojena s budoucí výrobou BEV, zatímco předpokládané zvýšení výrobní kapacity BEV je relevantní pro stanovení hrozby újmy. Bez těchto úplných informací nebyla Komise schopna určit všechny základní režimy subvencí ve vztahu k výrobku, který je předmětem šetření. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

(383) Za páté, pokud jde o skutečnost, že skuteční výrobci BEV ve skupině Geely neposkytli úplnou odpověď na dotazník, skupina Geely tyto společnosti nepovažovala za výrobce BEV, protože vozidla, která vyrábějí, musí ještě projít řadou kontrol a testů. Skupina Geely rovněž uvedla, že na žádost útvarů Komise poskytla další informace týkající se těchto společností.

(384) Komise konstatovala, že společnosti sice poskytly požadované informace, ale jejich velice pozdní předložení jí znemožnilo ověřit jejich úplnost a přesnost. Zejména nebyla schopna dostatečně ověřit dodávky některých vstupů ve vztahu k objemu výroby a nákladům na BEV, protože informace o nákladech poskytnuté těmito společnostmi neposkytovaly dostatečné podrobnosti, jak se obvykle od vyrábějících subjektů v dotazníku Komise požaduje. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

(385) Pokud jde o přílohu IV – Bankovní povolení, skupina Geely uvedla, že v době předložení odpovědí na původní dotazník předložila konsolidovanou verzi bankovních povolení. Komise se k předloženému dokumentu vrátila a potvrdila jeho použitelnost.

(386) Pokud jde o poskytnutí informací o právech k užívání pozemků týkajících se jednoho vyvážejícího výrobce ve skupině, skupina Geely uvedla, že práva k užívání pozemků týkající se ústředí nesouvisejí s výrobou a prodejem BEV a že jsou pro šetření irelevantní a nepodstatná.

(387) Komise vzala na vědomí, že ústředí je zčásti využíváno pro činnosti související s BEV. Subvence související s tímto ústředím by proto měly být přidělovány v poměru k činnostem souvisejícím s BEV, které tam probíhají, přičemž jejich význam nelze stanovit bez základních informací o vlastněných právech k užívání pozemků. Tvrzení skupiny bylo proto zamítnuto.

3.3.4. *Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu BYD*

(388) Dne 8. prosince 2023 Komise oznámila skupině BYD svůj záměr použít článek 28 základního nařízení s ohledem na informace, které skupina BYD neposkytla, a vyzvala ji, aby k tomu předložila připomínky. Skupina BYD předložila chybějící informace 15. prosince 2023.

(389) V průběhu šetření Komise zjistila, že skupina BYD nezveřejnila své vztahy s (nejméně) dvěma dodavateli surovin používaných při výrobě baterií, a že tyto společnosti tudíž nepředložily odpověď na dotazník. Kromě toho bylo zjištěno, že oba dodavatelé dodávají významné množství lithia, které představuje více než 1 % celkových nákupů vstupů od společností, které zaslaly odpověď na dotazník. Navíc nebyly čínské vládě předloženy žádné informace o dodavatelích, kteří nejsou ve spojení, přestože antisubvenční dotazník obsahoval ustanovení o zveřejnění dodavatelů, kteří nejsou ve spojení, ani nebyla předložena příloha IV – Bankovní povolení. Komise zjistila, že neexistence těchto potřebných informací bránila šetření a přístupu k informacím o příslušných režimech. V důsledku toho Komise oznámila dne 24. dubna 2024 skupině BYD svůj záměr použít článek 28 základního nařízení, pokud jde o nepředložené informace, a vyzvala ji k předložení připomínek.

(390) Dne 30. dubna 2024 předložila skupina BYD připomínky týkající se záměru Komise uplatnit dostupné údaje týkající se informací uvedených v 389. bodě odůvodnění.

(391) Za prvé, skupina BYD namítla, že nebyly předloženy žádné informace o dodavatelích surovin ve spojení, protože v dotazníku bylo uvedeno, že odpověď na dotazník by měly předložit pouze společnosti ve spojení, které se podílejí na *„výrobě dlouhodobých aktiv nebo vstupů používaných ve výrobním procesu vyvážejícího výrobce, jako jsou vstupy uvedené v oddíle E-3-3 níže“*. Na základě toho skupina BYD tvrdila, že některé vstupy nebyly použity ve výrobním procesu vyvážejícího výrobce, ale ve výrobním procesu výrobce baterií v předcházející fázi.

(392) Skupina BYD navíc prohlásila, že předložila čínské vládě seznam dodavatelů na základě stejného odůvodnění (tj. společností ve spojení, které se podílejí na výrobě vstupů používaných ve výrobním procesu vyvážejícího výrobce), a že tedy některé vstupy v oddíle E-3-3 byly použity ve výrobním procesu výrobců baterií, nikoli ve výrobním procesu vyvážejícího výrobce.

(393) Komise připomněla, že dne 17. listopadu 2023 vydala poznámku ke spisu s vysvětlením týkajícím se společností ve spojení, které mají předložit odpověď na dotazník, a dodala, že společnosti ve spojení, *„ať už jsou ve spojení s výrobci prodávajícími na domácím trhu nebo na vývoz“*, které se podílejí na výrobě dlouhodobých aktiv nebo vstupů, včetně surovin, dílů nebo konstrukčních částí uvedených v oddíle E-3-3 dotazníku, a které se *„používají ve výrobním procesu výrobních subjektů“*, mají povinnost předložit odpověď na dotazník. Vzhledem k vysvětlení, které Komise vydala, se Komise domnívala, že společnost měla předložit jasné a úplné pokyny týkající se struktury společnosti a jejích dodavatelů, což by vedlo k vyplnění dotazníku zejména od dodavatelů surovin používaných při výrobě baterií. Vzhledem k úrovni vertikální integrace skupiny BYD se Komise navíc domnívala, že výrobní proces baterií nelze považovat za oddělený a nesouvisející s výrobním procesem vyvážejícího výrobce. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(394) Komise rovněž zdůraznila, že v oddíle E-3-3b dotazníku bylo jasně vysvětleno, že Komisi i čínské vládě měl být poskytnut úplný seznam s názvy a kontaktními údaji dodavatelů kusů a surovin během období šetření. V dotazníku bylo rovněž uvedeno, že pokud dodavatel není společností ve spojení, musí být uveden *„původní nezávislý dodavatel dotčeného materiálu“*. Kromě výše uvedených pokynů Komise zjistila, že v seznamu dodavatelů zaslaném čínské vládě již společnost uvedla některé názvy dodavatelů surovin používaných při výrobě baterií, kteří jsou ve spojení. Komise sice uznala, že skupina BYD předložila čínské vládě seznam dodavatelů, tento seznam však nebyl úplný, neboť neobsahoval žádného dodavatele, který není ve spojení, jak je uvedeno v oddíle E-3-3b dotazníku, ani dodavatele ve spojení, které Komise zjistila. Nedostatek těchto informací bránil šetření, protože neposkytl čínské vládě možnost kontaktovat tyto dodavatele v předcházející fázi, aby poskytli odpověď na dotazník. Komise proto toto tvrzení zamítla.

(395) Skupina BYD tvrdila, že nepředložila přílohu IV – formuláře bankovních povolení, protože se domnívala, že Komise byla schopna získat požadované informace prověřením informací poskytnutých příslušnými společnostmi a zejména prostřednictvím Úvěrového referenčního centra Čínské lidové banky.

(396) Jak je uvedeno v dopise Komise ze dne 24. dubna 2024, formuláře bankovních povolení byly považovány za klíčové pro sběr informací od čínské vlády o příslušných režimech subvencí. Formuláře bankovních povolení byly potřebné k získání důvěrných firemních údajů od různých bank, které skupině BYD poskytly úvěry, což byly informace požadované čínskou vládou. Bez těchto formulářů nebyly banky schopny poskytnout tyto informace Komisi prostřednictvím čínské vlády, což vedlo ke ztížení šetření. Toto tvrzení skupiny BYD proto muselo být zamítnuto.

(397) Skupina BYD zpochybnila skutečnost, že jeden z jejích dodavatelů surovin ve spojení měl poskytnout odpověď na dotazník. Skupina tvrdila, že Komise použila nesprávný jmenovatel pro výpočet procenta hodnoty nákupu a že společnost ve skutečnosti dodala méně než 1 % všech nákupů výrobních společností, které zaslaly odpověď na dotazník. Skupina BYD rovněž poukázala na skutečnost, že Komise udělila výjimku dodavatelům vstupů, kteří představují méně než 1 % nákupů výrobců BEV. Kromě toho skupina zpochybnila užitečnost odpovědi na dotazník, protože dotyčný dodavatel poskytoval pouze surovinu nepřímo používanou při výrobě baterií.

(398) Komise zjistila, že procentní podíl hodnoty nákupu, který Komise uvedla v příloze dopisu podle článku 28, byl vypočten samotnou společností a projednán s týmem zabývajícím se případem během inspekce v prostorách společnosti. Tato informace byla rovněž uvedena ve zprávě o návštěvě zaslaných společnosti. Kromě toho Komise uznala, že udělila výjimku těm dodavatelům vstupů, kteří dodávají méně než 1 % nákupní hodnoty výrobců BEV skupiny BYD. Toto rozhodnutí však bylo přijato na základě informací, které skupina předložila k odůvodnění svých žádostí o výjimku. Komise konstatovala, že ve fázi zahájení řízení nebyly předloženy žádné informace o dodavatelích surovin ve spojení, a že tedy Komise neměla k dispozici potřebné základní informace, aby mohla posoudit, zda je třeba, aby dodavatelé surovin ve spojení předložili odpověď. Navzdory jasným pokynům uvedeným v oddíle E-3-3 dotazníku skupina BYD omezila v počáteční fázi zpřístupnění informací o struktuře společnosti pouze na díly a konstrukční části uvedené v první části oddílu E-3-3. Nakonec Komise zdůraznila, že neexistence odpovědi na dotazník od dodavatelů surovin ve spojení brání útvarům Komise posoudit, zda dodavatelé v předcházející fázi využívají subvencí.

(399) Skupina BYD zpochybnila skutečnost, že odpověď na dotazník měl předložit jiný dodavatel v předcházející fázi, a to na základě skutečnosti, že podíl skupiny BYD byl v části období šetření nižší než 5 %, a dodavatel tedy nebyl považován za stranu ve spojení, a že omezený podíl rovněž znamenal, že požadované informace nebyly v držení skupiny BYD ani pod její kontrolou, a proto je skupina BYD nemohla poskytnout.

(400) Komise připomněla, že po část období šetření skupina BYD stále vlastnila více než 5 % akcií dotčeného dodavatele v předcházející fázi, a připomíná, že tento vztah nebyl zveřejněn na začátku šetření, ale až v průběhu řízení o nedostatcích. Kromě toho se vzhledem k existujícím obchodním vztahům mezi oběma společnostmi obě strany jasně jevily jako strany ve spojení ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto. Komise znovu zopakovala skutečnost, že vzhledem k významu surovin dodávaných ve výrobním procesu skupiny BYD, objemu nákupu a hodnotě nakoupené skupinou BYD od dodavatele v předcházející fázi, a bez ohledu na skutečnost, že dotyčná surovina byla rovněž zahrnuta do oddílu E-3-3 dotazníku, který výslovně stanoví, že dodavatelé surovin ve spojení mají předložit odpověď na dotazník, měla Komise za to, že skupina BYD spolupracovala pouze částečně, když na začátku šetření zatajila příslušné informace o struktuře skupiny a jejích dodavatelích. To potvrzuje i skutečnost, že seznam nákupů od dodavatelů byl předložen až na základě prvního dopisu podle článku 28 uvedeného v 388. bodě odůvodnění. Ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení stanoví, že v případech, kdy některá ze zúčastněných stran *„[nezbytné informace] neposkytne, […] mohou prozatímní nebo konečná pozitivní nebo negativní zjištění vycházet z dostupných údajů“*. Neexistence odpovědí na dotazník od dodavatelů surovin ve spojení bránila útvarům Komise posoudit, zda dodavatelé v předcházející fázi využívali subvence a zda lze kupní cenu jednoho z hlavních vstupů používaných při výrobě baterií považovat za tržní.

3.3.5. *Připomínky předložené čínskou vládou k zamýšlenému použití článku 28 na vyvážející výrobce zařazené do vzorku*

(401) Dne 30. dubna 2024 předložila čínská vláda připomínky, v nichž zpochybnila zamýšlené uplatňování článku 28 základního nařízení Komisí a uvedla svá zjištění na základě dostupných údajů o konkrétních aspektech týkajících se tří vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

(402) Čínská vláda tvrdila, že Komise nejenže „*nenapravila svůj nezákonný přístup v několika procesních a hmotněprávních otázkách tohoto případu, ale také přehlédla složitost dotčených průmyslových odvětví, velký počet společností, které byly součástí vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a které v tomto případě poskytly odpověď na dotazník, složitost údajných programů a mimořádně krátké lhůty, které Komise zadala k poskytnutí neodůvodněně velkého množství informací požadovaných od společností.*“ Čínská vláda přitom tvrdila, že Komise v řadě bodů porušila pravidla Světové obchodní organizace (dále jen „WTO“) a základní nařízení EU.

(403) Podobně jako skupina SAIC (viz 323. až 328. bod odůvodnění) i čínská vláda tvrdila, že použití článku 28 základního nařízení Komisí nemá dostatečný právní základ a není v souladu s příslušnými pravidly WTO. Vláda odkázala na žádosti o informace, které nebyly považovány za „*nezbytné*“ pro identifikaci údajných subvencí a zejména pro výpočet výhody. Tato tvrzení, která již byla řešena v 323. až 328. bodě odůvodnění výše, byla proto zamítnuta.

(404) Čínská vláda tvrdila, že Komise při šetření nepřiměřeně zvýšila zátěž čínských vyvážejících výrobců tím, že: a) rozšířila okruh společností ve spojení, které měly poskytnout odpověď na dotazník, b) rozšířila rozsah údajných subvencí, které jsou předmětem šetření, a požadovaných informací a neustále měnila nebo doplňovala požadované informace a c) stanovila velmi krátké lhůty a zároveň požadovala nepřiměřené množství informací. Čínská vláda sice uznala, že v několika případech nebyli vyvážející výrobci zařazení do vzorku schopni požadované informace poskytnout, ale tvrdila, že to bylo proto, že na ně Komise kladla nepřiměřenou zátěž. Nakonec čínská vláda uvedla, že „*rozhodnutí Komise, že podniky zařazené do vzorku při šetření nespolupracovaly, bylo zjevně v rozporu se zásadou spravedlivého a objektivního šetření stanovenou v pravidlech WTO a v základním antisubvenčním nařízení EU*“.

(405) Komise sice uznala, že tři vyvážející výrobci zařazení do vzorku do rozdílné míry spolupracovali, nicméně konstatovala, že čínská vláda nezohlednila řadu prvků, jako např.:

— četné žádosti o prodloužení lhůty, kterým Komise vyhověla, aby zmírnila údajnou zátěž spolupracujících stran,

— argument „důvěrnosti“ a „obchodního tajemství“, který údajně bránil třem vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku poskytnout úplné informace. Všechny skupiny zpočátku zejména odmítly poskytnout informace týkající se výrobních nákladů, takže Komise byla ochuzena o zásadní informace týkající se vstupních materiálů, které by umožnily lépe pochopit strukturu nákladů a určit hlavní vstupní materiály týkající se BEV,

— nespolupráce řady dodavatelů ve spojení (jak je zdůrazněno v oddíle 3.3.2.2 výše),

— poskytnutí neúplných podkladových informací bez jakéhokoli odůvodnění (jak je zdůrazněno v oddíle 3.3.2.3 výše).

(406) Komise musela třem vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku zaslat řadu dopisů s výzvou k poskytnutí původně požadovaných informací, snažila se také co nejvíce vyhovět jejich žádostem o prodloužení lhůty a dokonce souhlasila s tím, že zohlední informace poskytnuté po inspekcích na místě, čímž dala vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku možnost doplnit informace, které mají být poskytnuty. Komise nicméně zjistila, že v několika případech subjekty patřící k jednomu z vyvážejících výrobců zařazených do vzorku záměrně odepřely vyšetřovacímu týmu Komise přístup k informacím. Tvrzení, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku byli vystaveni neodůvodněnému uložení nadměrné zátěže, což jim bránilo ve spolupráci, bylo zamítnuto.

3.4. **Subvence a subvenční programy, u nichž Komise učinila zjištění v rámci tohoto šetření**

(407) Na základě informací obsažených ve zprávě o dostatečnosti důkazů, oznámení o zahájení šetření a odpovědích na dotazníky Komise se prošetřovaly následující subvence ze strany čínské vlády:

— poskytování preferenčního financování a řízených úvěrů bankami státní politiky a komerčními bankami ve vlastnictví státu (např. politické úvěry, úvěrové linky, návrhy bankovních akceptů, financování vývozu),

— grantové programy,

— přímé peněžní granty výrobcům BEV a další související podpůrné programy ve formě úvěrových opatření ve prospěch výrobců BEV,

— granty na technologie, inovace a výzkum a vývoj,

— kapitálové investice financované státem nebo jinak motivované vládou,

— poskytování zboží a služeb vládou za cenu nižší než přiměřenou,

— poskytování práv k užívání pozemků vládou za cenu nižší než přiměřenou,

— vládní dodávky baterií a vstupních surovin (konkrétně fosforečnan železnato-lithný) za cenu nižší než přiměřenou,

— ušlé příjmy prostřednictvím programů osvobození od daní a jejich snížení,

— snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi,

— preferenční daňové odpočty u výdajů na výzkum a vývoj,

— osvobození od DPH a snížení dovozních cel při využívání dovezeného zařízení a technologií a slevy na DPH pro zařízení vyráběná v tuzemsku,

— osvobození od daně nebo zřeknutí se daní z nemovitostí a z užívání pozemků,

— osvobození od spotřební daně, osvobození od poplatků za registrační značky a další peněžní subvence pro výrobce BEV,

— zrychlené odpisy nástrojů a zařízení používaných podniky v oblasti vyspělých technologií pro rozvoj a výrobu vyspělých technologií,

— osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky,

— snížení daně vybírané srážkou v případě dividend z čínských podniků se zahraničními investicemi a jejich nečínských mateřských společností,

— slevy na vývozní dani.

3.5. **Preferenční financování**

3.5.1. *Finanční instituce poskytující preferenční financování*

(408) Tři skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku poskytly informace, z nichž vyplývá, že jim finanční prostředky poskytlo nejméně 37 finančních institucí usazených v ČLR v souladu s čínským bankovním zákonem. Jak je uvedeno v 256. bodě odůvodnění, čínská vláda nepředala dotazníky finančním institucím a neposkytla informace o vlastnictví finančních institucí, které poskytly úvěry společnostem zařazeným do vzorku. Pouze jedna banka ve vlastnictví státu vyplnila zvláštní dotazník, přestože žádost adresovaná čínské vládě se vztahovala na všechny finanční instituce, které poskytly úvěry společnostem zařazeným do vzorku. Na základě toho Komise nemohla určit, zda jsou ve státním nebo soukromém vlastnictví.

3.5.1.1. Finanční instituce ve vlastnictví státu jednající jako veřejnoprávní subjekty

Právní norma

(409) Komise ověřovala, zda banky ve vlastnictví státu jednají jako veřejnoprávní subjekty ve smyslu článku 3 a čl. 2 písm. b) základního nařízení. Podle příslušné judikatury WTO ([108]) je veřejnoprávním subjektem subjekt, který „má nebo vykonává vládní pravomoc nebo je jí pověřen". Šetření veřejnoprávního subjektu musí být prováděno případ od případu, přičemž musí být náležitě zohledněna „základní charakteristika a funkce příslušného subjektu", jeho „vztah k vládě" a „právní a ekonomické prostředí převládající v zemi, v níž subjekt, který je předmětem šetření, působí". V závislosti na konkrétních okolnostech každého případu mohou relevantní důkazy zahrnovat: i) důkazy o tom, že „subjekt skutečně vykonává vládní funkce", zejména pokud tyto důkazy „ukazují na trvalou a systematickou praxi"; ii) důkazy týkající se „rozsahu a obsahu vládních politik vztahujících se k odvětví, v němž subjekt, který je předmětem šetření, působí", a iii) důkaz, že vláda vykonává „účinnou kontrolu nad subjektem a jeho jednáním". Při provádění šetření veřejnoprávního subjektu musí vyšetřující orgán „vyhodnotit a řádně zvážit všechny relevantní charakteristiky subjektu" a prozkoumat všechny druhy důkazů, které mohou být pro toto vyhodnocení relevantní; přitom by se měl vyvarovat „výhradního nebo nepřiměřeného zaměření na jednu charakteristiku, aniž by náležitě zohlednil další, které mohou být relevantní".

(410) Judikatura WTO zejména stanovila, že ([109]): „*Rozhodující je, zda byla subjektu svěřena pravomoc vykonávat vládní funkce, nikoli, jak toho bylo dosaženo. Existuje mnoho různých způsobů, jimiž by vláda v úzkém smyslu slova mohla subjektům poskytnout pravomoc. Proto k prokázání, že tato pravomoc byla svěřena konkrétnímu subjektu, mohou být relevantní různé typy důkazů. Důkaz o tom, že určitý subjekt ve skutečnosti vykonává vládní funkce, může sloužit jako důkaz o tom, že má nebo mu byla svěřena vládní pravomoc, zejména pokud takový důkaz naznačuje trvalou a systematickou praxi. Z toho podle našeho názoru vyplývá, že důkaz o tom, že vláda vykonává účinnou kontrolu nad subjektem a jeho chováním, může za určitých okolností sloužit jako důkaz, že daný subjekt má vládní pravomoc a tuto pravomoc uplatňuje při výkonu vládních funkcí. Zdůrazňujeme však, že – kromě výslovného přenesení pravomoci v právním nástroji – existence pouze formálních vazeb mezi subjektem a vládou v úzkém smyslu slova pravděpodobně nepostačuje k určení, že subjekt má nezbytnou vládní pravomoc. Tak například pouhá skutečnost, že vláda je většinovým akcionářem subjektu, neprokazuje, že vláda vykonává účinnou kontrolu nad chováním tohoto subjektu, a tím méně, že mu vláda svěřila vládní pravomoc. V některých případech však lze – jestliže z důkazů vyplývá, že existuje celá řada formálních indicií vládní kontroly a rovněž existují důkazy, že takováto kontrola je vykonávána účinným způsobem – na základě těchto důkazů dojít k závěru, že dotčený subjekt vykonává vládní pravomoc.*"

(411) Pro správnou charakteristiku subjektu jako veřejnoprávního subjektu v konkrétním případě může být relevantní zvážit, „*zda funkce nebo chování [subjektu] jsou takového druhu, že jsou v právním řádu příslušného člena obvykle klasifikovány jako vládní*" ([110]), a klasifikaci a funkce subjektů v rámci členů WTO obecně. Proto může být pro určení toho, zda je konkrétní subjekt veřejnoprávním subjektem, relevantním hlediskem to, zda jsou jeho funkce nebo chování takového druhu, že jsou v právním řádu příslušného člena obvykle klasifikovány jako vládní.

(412) Existuje mnoho různých způsobů, jimiž by vláda v úzkém smyslu slova mohla subjektům poskytnout pravomoc. Proto k prokázání, že tato pravomoc byla svěřena konkrétnímu subjektu, mohou být relevantní různé typy důkazů. Důkaz o tom, že určitý subjekt ve skutečnosti vykonává vládní funkce, může sloužit jako důkaz o tom, že má nebo mu byla svěřena vládní pravomoc, zejména pokud takový důkaz naznačuje trvalou a systematickou praxi.

([108]) WT/DS379/AB/R (Spojené státy – antidumpingová a antisubvenční cla na určité výrobky z Číny), zpráva odvolacího orgánu ze dne 11. března 2011, DS 379, bod 318. Viz také WT/DS436/AB/R (US – Carbon Steel (India)), zpráva Odvolacího orgánu ze dne 8. prosince 2014, body 4.9–4.10, 4.17–4.20, a WT/DS437/AB/R (US – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), zpráva Odvolacího orgánu ze dne 18. prosince 2014, bod 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (Spojené státy – antidumpingová a antisubvenční cla na určité výrobky z Číny), zpráva odvolacího orgánu ze dne 11. března 2011, DS 379, bod 318. Viz také WT/DS436/AB/R, Spojené státy – uhlíková ocel (Indie), zpráva odvolacího orgánu ze dne 8. prosince 2014, body 4.9–4.10, 4.17–4.20, a WT/DS437/AB/R, Spojené státy – vyrovnávací cla na určité výrobky z Číny, zpráva odvolacího orgánu ze dne 18. prosince 2014, bod 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (*Spojené státy – antidumpingová a antisubvenční cla na určité výrobky z Číny*), zpráva odvolacího orgánu ze dne 11. března 2011, DS 379, bod 297.

(413) Důkaz o tom, že vláda vykonává účinnou kontrolu nad subjektem a jeho chováním, může sloužit za určitých okolností jako důkaz, že daný subjekt má vládní moc a tuto moc uplatňuje při výkonu vládních funkcí. Vládní vlastnictví subjektu sice není rozhodujícím kritériem, ale ve spojení s dalšími prvky může sloužit jako důkaz. Je však nepravděpodobné, že by existence pouhých formálních vazeb mezi subjektem a vládou v úzkém slova smyslu stačila k prokázání vládní pravomoci. Tak například pouhá skutečnost, že vláda je většinovým akcionářem subjektu, sama o sobě neprokazuje, že vláda vykonává účinnou kontrolu nad chováním tohoto subjektu, a tím méně, že mu vláda svěřila vládní pravomoc. V některých případech však lze, jestliže z důkazů vyplývá, že existuje celá řada formálních indicií vládní kontroly a rovněž existují důkazy, že takováto kontrola je vykonávána účinným způsobem, na základě těchto důkazů dojít k závěru, že dotčený subjekt vykonává vládní pravomoc.

(414) Ústředním bodem šetření veřejnoprávního subjektu není to, zda chování, které údajně vedlo k finančnímu příspěvku, logicky souvisí s identifikovanou „vládní funkcí“. V tomto ohledu právní norma pro určení veřejnoprávního subjektu podle čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních nepředepisuje souvislost určitého stupně nebo povahy, která musí být nutně prokázána mezi určenou vládní funkcí a konkrétním sporným finančním příspěvkem. Relevantní je spíše zkoumání subjektu, který se tohoto chování účastní, jeho základních charakteristik a jeho vztahu k vládě. Toto zaměření na subjekt, na rozdíl od chování, které údajně vedlo k finančnímu příspěvku, odpovídá skutečnosti, že „vláda“ (v užším smyslu) a „veřejnoprávní subjekt“ mají „určitý stupeň společných nebo překrývajících se základních znaků“ – tj. oba jsou „vládní“ povahy.

(415) Povaha chování nebo praxe subjektu může jistě představovat důkaz relevantní pro šetření veřejnoprávního subjektu. Chování subjektu – zejména pokud ukazuje na „trvalou a systematickou praxi“ – je totiž jedním z různých druhů důkazů, které mohou v závislosti na okolnostech každého šetření objasnit základní charakteristiky subjektu a jeho vztah k vládě v užším smyslu. Posouzení těchto důkazů je však zaměřeno na zodpovězení hlavní otázky, zda subjekt sám o sobě má základní charakteristiky a funkce, které by jej kvalifikovaly jako veřejnoprávní subjekt. Například informace relevantní pro posouzení, zda je subjekt veřejnoprávním subjektem v souvislosti s čínskými státními komerčními bankami (dále jen „čínské komerční banky“) v dokumentu DS379, zahrnovaly informace, které ukazují, že: i) „vedoucí pracovníci ústředí čínských komerčních bank jsou jmenováni vládou a [Komunistická strana Číny] si zachovává významný vliv na jejich výběr“ a ii) čínské komerční banky „stále nemají dostatečné schopnosti v oblasti řízení rizik a analýzy“. Tyto důkazy se neomezovaly na úvěrovou činnost čínských komerčních bank jako takovou, ale spíše se týkaly jejich organizačních rysů, řetězců rozhodovacích pravomocí a celkového vztahu s čínskou vládou. Odvolací orgán WTO ve věci DS379 proto uvedl, že Ministerstvo obchodu Spojených států („USDOC“) sice vzalo v úvahu důkazy týkající se chování čínských komerčních bank [„poskytování úvěrů“], ale učinilo tak v rámci šetření základních charakteristik těchto subjektů a jejich vztahu s čínskou vládou. Tyto čínské komerční banky vykonávaly vládní funkce jménem čínské vlády.

(416) Kromě toho odvolací orgán přikládal význam také skutečnosti, že dotčená vláda během šetření nespolupracovala. V rozhodnutí DS379 potvrdil odvolací orgán rozhodnutí USDOC, že čínské komerční banky v šetření CFS Paper představují „veřejnoprávní subjekty“ na základě následujících úvah: i) téměř úplné státní vlastnictví bankovního sektoru v Číně; ii) článek 34 zákona o komerčním bankovnictví stanoví, že banky jsou povinny „*vykonávat úvěrovou činnost v souladu s potřebami národního hospodářství a sociálního rozvoje a pod vedením státní průmyslové politiky*“; iii) evidence důkazů, které naznačují, že čínské komerční banky stále nemají dostatečné dovednosti v oblasti řízení rizik a analýzy, a iv) skutečnost, že „*během [uvedeného] šetření [USDOC] neobdržel důkazy nezbytné k tomu, aby mohl komplexně zdokumentovat proces, v němž byly požadovány, papírenskému průmyslu poskytovány a vyhodnocovány úvěry*“ ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (*Spojené státy – antidumpingová a antisubvenční cla na určité výrobky z Číny*), zpráva odvolacího orgánu ze dne 11. března 2011, DS 379, bod 349.

(417) Při určování, zda banky ve vlastnictví státu mají či vykonávají vládní pravomoci nebo jsou jimi pověřeny, Komise náležitě zohlednila základní charakteristiky a funkce bank, jejich vztah k vládě a převládající právní a ekonomické prostředí v zemi, v níž subjekt, který je předmětem šetření, působí. V tomto ohledu si Komise vyžádala informace o státním vlastnictví, jakož i formální indicie vládní kontroly v bankách ve vlastnictví státu. Rovněž analyzovala, zda je kontrola vykonávána účinným způsobem s ohledem na platný normativní rámec. Za tímto účelem musela Komise částečně vycházet z dostupných údajů, a to, mimo jiné, kvůli odmítnutí čínské vlády a bank ve vlastnictví státu poskytnout důkazy o rozhodovacím procesu, který vedl k preferenčnímu poskytování úvěrů, jak je uvedeno ve 255. až 265 bodě odůvodnění.

(418) Za účelem provedení této analýzy Komise nejdříve zkoumala informace od bank ve vlastnictví státu, které vyplnily zvláštní dotazník.

3.5.1.2. Závěr ohledně částečně spolupracujících finančních institucí ve vlastnictví státu

(419) Odpověď na dotazník poskytla pouze jedna státem vlastněná banka, a to banka EXIM. Již v předchozích antisubvenčních šetřeních ([112]) dospěla Komise k závěru, že banka EXIM je veřejným subjektem. Komise dospěla k závěru, že tato charakteristika je podle ní stále platná, jak ukazuje níže uvedená analýza.

3.5.1.3. Základní charakteristiky a funkce bank ve vlastnictví státu

(420) Čínskému bankovnímu sektoru dominují banky ve vlastnictví státu, které jsou na základě svých specifických primárních funkcí obvykle označovány jako čínské komerční banky nebo banky státní politiky (viz 407. bod odůvodnění).

(421) Jelikož stát udržuje kontrolu nad bankami ve vlastnictví státu prostřednictvím více kanálů – kromě vlastnictví akcií (analyzováno v oddíle 3.5.1.4) zajišťuje také přítomnost stranických struktur a jejich vliv ve finančních institucích a prostřednictvím regulačních opatření nařizuje bankám určité typy obchodního chování (viz oddíl 3.5.1.5) –, je v pozici, kdy může využívat zdroje finančního sektoru k naplňování svých politických cílů (viz také 203. až 205. bod odůvodnění), včetně zastřešujícího cíle *„podporovat rozvoj socialistického tržního hospodářství“*, jak stanoví článek 1 bankovního zákona (podrobnější rozbor bankovního zákona viz oddíl 3.5.1.5).

(422) V souladu s tím jsou základní funkce bankovních institucí, zejména jejich úvěrová politika, utvářeny tak, aby sloužily politickým cílům, hospodářské výsledky bank jsou podřízeny požadavkům průmyslové politiky čínské vlády. Platný právní rámec a institucionální uspořádání v tomto ohledu zajišťují, že kdykoli čínská vláda určí hospodářské priority, například rozvoj odvětví BEV, jsou potřebné finanční prostředky přednostně směřovány na příslušné projekty prostřednictvím finančního sektoru. Státem vlastněné banky proto fakticky plní vládní funkce, neboť jejich klíčový řídící personál musí být propojen s Komunistickou stranou Číny – a tedy loajální především vůči straně – a jejich hlavní obchodní činnosti musí být prováděny s náležitým ohledem na politické cíle stanovené vládními orgány.

3.5.1.4. Vlastnictví, formální indicie a výkon kontroly ze strany čínské vlády

(423) Co se týče bank státní politiky, vzhledem k tomu, že nebyla poskytnuta odpovídající odpověď týkající se hlavního akcionáře banky EXIM (viz 261. bod odůvodnění), musela Komise vycházet z dostupných údajů. Ukázalo se, že společnost Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. je dceřinou společností ve stoprocentním vlastnictví čínské Státní devizové správy, která je sama 100% vlastněna státem prostřednictvím Čínské lidové banky. Na základě toho a podle informací obdržených v odpovědi na dotazník Komise zjistila, že čínská vláda drží v této finanční instituci přímo nebo nepřímo 100 % akcií.

(424) Pokud jde o formální indicie vládní kontroly nad spolupracující bankou ve vlastnictví státu, Komise tuto banku kvalifikovala jako „klíčovou finanční instituci ve vlastnictví státu“. Zejména v oznámení nazvaném „Prozatímní pravidla týkající se dozorčích rad v klíčových finančních institucích ve vlastnictví státu“ ([113]) se uvádí, že: *„Klíčové finanční instituce ve vlastnictví státu uvedené v těchto nařízeních znamenají státní politické banky, komerční banky, společnosti spravující finanční aktiva, společnosti obchodující s cennými papíry, pojišťovny atd. (dále jen „finanční instituce ve vlastnictví státu“), ke kterým Státní rada vysílá dozorčí rady“*.

([112]) Tamtéž, pozn. pod čarou č. 12.
([113]) Výnos Státní rady Čínské lidové republiky (č. 283).

(425) Dozorčí rada klíčových finančních institucí ve vlastnictví státu je jmenována v souladu s „Prozatímními pravidly týkajícími se dozorčích rad v klíčových finančních institucích ve vlastnictví státu“. Na základě článků 3 a 5 těchto prozatímních pravidel Komise zjistila, že členové dozorčí rady jsou vysíláni Státní radou a jsou vůči ní odpovědní, což je dokladem institucionální kontroly státu nad obchodními činnostmi spolupracující banky ve vlastnictví státu.

(426) Kromě těchto obecně platných indicií zjistila Komise s ohledem na banku EXIM následující skutečnosti. Banka EXIM byla založena a je provozována v souladu s „Oznámením o založení Export-Import Bank of China“ vydaném Státní radou a se stanovami banky EXIM. Podle jejích stanov jmenuje vedení banky EXIM přímo stát. Dozorčí rada je jmenována Státní radou v souladu s „Prozatímními pravidly týkajícími se dozorčích rad v klíčových finančních institucích ve vlastnictví státu“ a dalšími právními předpisy a je odpovědná Státní radě.

(427) Stanovy rovněž uvádějí, že stranický výbor banky EXIM hraje vedoucí a klíčovou politickou úlohu, a má tak zajistit, aby banka EXIM prováděla strategii a hlavní program strany a státu. Vedoucí úloha strany je součástí všech aspektů správy a řízení společnosti.

(428) Stanovy rovněž uvádějí, že banka EXIM podporuje rozvoj zahraničního obchodu a hospodářské spolupráce, přeshraniční investice, iniciativu „Jeden pás, jedna cesta“, spolupráci v oblasti mezinárodních kapacit a výroby zařízení. Rozsah její obchodní činnosti zahrnuje krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé úvěry, které byly schváleny a které jsou v souladu s politikami zahraničního obchodu a „vykročení do světa“ (going out), jako jsou vývozní úvěry, dovozní úvěry, nasmlouvané úvěry ve strojírenství, zámořské investiční úvěry, půjčky zahraniční pomoci čínské vlády a vývozní úvěry pro kupující společnosti.

(429) Ve své výroční zprávě za rok 2022 dále banka EXIM uvedla, že „*důsledně provádí celou řadu politik a následných opatření země*“ a že mezi její povinnosti patří „*svědomitě provádět rozhodnutí Ústředního výboru Komunistické strany Číny a Státní rady*“. Ve výroční zprávě se rovněž uvádí, že „*bylo přijato několik opatření s cílem zajistit poskytování střednědobých a dlouhodobých úvěrů zpracovatelskému průmyslu na podporu národních projektů*“.

(430) Pokud jde o čínské komerční banky, Komise uvedla, že šest největších bank představovalo do konce roku 2022 více než 40 % čínského finančního sektoru z hlediska celkových aktiv ([114]). Nejméně dvě z těchto šesti čínských komerčních bank, konkrétně ICBC a ABC, patří mezi finanční instituce, které poskytly úvěry skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku v tomto šetření (viz 468. bod odůvodnění). Stát má většinový podíl jak ve bance ICBC ([115]), tak v bance ABC ([116]). Kromě kontroly nad šesti největšími čínskými komerčními bankami drží stát významné podíly v řadě dalších čínských komerčních bank, v nichž je jeho účast častěji nepřímá, např. prostřednictvím státních podniků. Některé z těchto čínských komerčních bank, jako například Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, které představují přibližně 20 % celkových aktiv čínského bankovního sektoru v roce 2021, patří mezi finanční instituce, které poskytly úvěry skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku v tomto šetření (úplný seznam viz 468. bod odůvodnění), přičemž podíl vlastnictví státu v nich je různý, od přibližně 3 % v případě China Minsheng Bank ([117]) po více než 80 % v případě China Everbright Bank ([118]).

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

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

([116]) Viz ABC, výroční zpráva za rok 2021; k dispozici na adrese: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

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

([118]) Viz China Everbright Bank, pololetní zpráva za rok 2021; k dispozici na adrese: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komise rovněž zjistila, že finanční instituce ve vlastnictví státu v roce 2017 změnily své stanovy, čímž se posílila úloha Komunistické strany Číny na nejvyšší rozhodovací úrovni těchto bank ([119]).

(432) Tyto nové stanovy uvádějí, že:

— předsedou správní rady je tatáž osoba jako tajemník výboru strany,

— úlohou Komunistické strany Číny je zajistit a dohlížet na provádění politik a pokynů strany a státu a rovněž hrát vedoucí úlohu při jmenování zaměstnanců (včetně vrcholného vedení) a hlídat, aby byly jmenovány jen schválené osoby, a

— správní rada u veškerých důležitých rozhodnutí vyslechne stanoviska stranického výboru.

(433) V 204. bodě odůvodnění jsou uvedeny konkrétní příklady těchto změn stanov bank ICBC a ABC.

3.5.1.5. Účinná kontrola ze strany čínské vlády

(434) Komise dále hledala informace o tom, zda čínská vláda vykonávala účinnou kontrolu nad chováním banky EXIM, pokud jde o její úvěrové politiky a posuzování rizik, když poskytovala úvěry odvětví BEV. V této souvislosti byly zohledněny tyto regulační dokumenty:

— článek 34 zákona ČLR o komerčních bankách (dále jen „bankovní zákon“),

— článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů (prováděných Čínskou lidovou bankou),

— Rozhodnutí č. 40

— prováděcí opatření CBIRC pro záležitosti poskytování správních licencí pro komerční banky financované z Číny (vyhláška CBIRC [2017] č. 1) ([120]),

— prováděcí opatření CBIRC pro záležitosti poskytování správních licencí v souvislosti s bankami financovanými ze zahraničí (vyhláška CBIRC [2015] č. 4) ([121]),

— správní opatření pro kvalifikace ředitelů a vyšších úředníků finančních institucí v bankovním sektoru (CBIRC [2013] č. 3) ([122]),

— tříletý akční plán pro zlepšení vedení podniků v odvětví bankovnictví a pojišťovnictví (2020–2022) (CBIRC, 28. srpna 2020), ([123])

— oznámení o metodě hodnocení výkonnosti bank (CBIRC, 15. prosince 2020),

— oznámení o pravidlech dohledu týkajících se chování velkých akcionářů bankovních a pojišťovacích institucí (CBIRC, [2021] č. 43).

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

([120]) Ve znění vyhlášky CBIRC o řízení kapitálu obchodních bank (vyhláška č. 4 z roku 2023 Státní správy finančního dohledu a správy vyhlášená 26. října 2023, účinná od 1. ledna 2024).

([121]) Ve znění vyhlášky CBIRC o správním udělování licencí bankám financovaným ze zahraničí (vyhláška CBIRC č. 10 z roku 2019 ze dne 26. prosince 2019, účinná ode dne vyhlášení).

([122]) Ve znění vyhlášky CBIRC o fungování opatření k řízení rizik bankovních a pojišťovacích institucí (vyhláška č. 5 z roku 2023 Státní správy finančního dohledu a správy vyhlášená dne 27. prosince 2023, účinná od 1. července 2024).

([123]) Oficiální politický dokument CBIRC ze dne 28. srpna 2020: Tříletý akční plán pro zlepšení správy a řízení bankovního a pojišťovacího sektoru (2020–2022). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (naposledy zobrazeno dne 3. dubna 2021).

(435) Přezkoumáním těchto regulačních dokumentů Komise zjistila, že finanční instituce v ČLR působí v obecném právním prostředí, které jim ukládá, aby se při přijímání finančních rozhodnutí přizpůsobily cílům průmyslové politiky čínské vlády, zejména Plánu rozvoje průmyslu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020), který stanoví *„politické pobídky prostřednictvím podpory finančních služeb se systémy řízení úvěrů a hodnocení půjček na podporu rozvoje průmyslu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie“*, jak je uvedeno níže.

(436) Pokud jde o banku EXIM, její mandát v oblasti veřejné politiky je stanoven v oznámení o zřízení banky EXIM, v němž se uvádí, že *„Hlavním úkolem Export-Import Bank of China je provádět národní průmyslovou politiku a politiku zahraničního obchodu a poskytovat politickou finanční podporu pro rozšíření vývozu investičních statků, jako jsou strojírenské a elektrotechnické výrobky a kompletní zařízení.“* ([124]), a také v jejích stanovách, v nichž se stanoví, že *„Export-Import Bank of China je státní politická banka financovaná státem, přímo pod vedením Státní rady“* ([125]).

(437) Článek 34 bankovního zákona, který se vztahuje na všechny finanční instituce působící v Číně, obecně stanoví, že *„komerční banky musí vykonávat svou činnost v oblasti poskytování úvěrů v souladu s potřebami národního hospodářského a sociálního rozvoje a pod vedením průmyslové politiky státu“. Ačkoli článek 4 bankovního zákona uvádí, že „komerční banky podle zákona vykonávají svoji podnikatelskou činnost bez vměšování jakéhokoli útvaru nebo jednotlivce. Komerční banky jsou povinny nezávisle nést občanskoprávní odpovědnost a ručí celým svým majetkem právnické osoby“*, z šetření vyplynulo, že článek 4 bankovního zákona se použije s výhradou článku 34 téhož zákona, podle kterého veřejnou politiku určuje stát a banky ji provádí a řídí se pokyny státu.

(438) Článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů mimoto stanoví, že *„v souladu se státní* politikou *mohou příslušné útvary subvencovat úroky z úvěrů s cílem podpořit růst určitých odvětví a hospodářský rozvoj v některých oblastech“*.

(439) Podobně i rozhodnutí č. 40 vyzývá všechny finanční instituce, aby poskytovaly úvěrovou podporu zvláště „podporovaným“ projektům. Jak již bylo vysvětleno v oddíle 3.1 a konkrétněji v 210. a 211. bodě odůvodnění, projekty v odvětví BEV patří do „podporované“ kategorie. Rozhodnutí č. 40 tedy potvrzuje dřívější zjištění, pokud jde o bankovní zákon, v tom smyslu, že banky vykonávají vládní pravomoc ve formě preferenčních úvěrových operací. Komise rovněž zjistila, že NFRA má dalekosáhlé schvalovací pravomoci, pokud jde o všechny aspekty řízení všech finančních institucí usazených v ČLR (včetně institucí v soukromém vlastnictví a institucí v zahraničním vlastnictví), jako například ([126]):

— schvalování jmenování všech vedoucích pracovníků finančních institucí, a to jak na úrovni ústředí, tak na úrovni místních poboček. Schválení NFRA je nezbytné pro nábor vedoucích pracovníků na všech úrovních, od nejvyšších pozic až po vedení poboček, a je třeba je získat i pro vedoucí pracovníky jmenované v zahraničních pobočkách a rovněž pro vedoucí pracovníky odpovědné za podpůrné funkce (např. IT manažery) a

— velmi dlouhý seznam správních schválení, včetně schválení pro zřizování poboček, nových linií podnikání nebo prodej nových výrobků, dále pro změnu stanov banky, prodej více než 5 % jejích akcií, navýšení kapitálu, změnu sídla, změnu organizační struktury atd.

(440) Bankovní zákon je právně závazný. Povinný charakter pětiletých plánů a rozhodnutí č. 40 byl řešen v oddíle 3.5.1.5. Závazný charakter regulačních dokumentů CBIRC vyplývá z jejích pravomocí jakožto regulačního orgánu pro bankovnictví. O závazném charakteru dalších dokumentů svědčí doložky o dohledu a hodnocení, které tyto dokumenty obsahují.

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

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

([126]) Podle prováděcích opatření CBIRC pro záležitosti poskytování správních licencí pro komerční banky financované z Číny (vyhláška CBIRC [2017] č. 1), prováděcích opatření CBIRC pro záležitosti poskytování správních licencí v souvislosti s bankami financovanými ze zahraničí (vyhláška CBIRC [2015] č. 4) a správních opatření pro kvalifikace ředitelů a vyšších úředníků finančních institucí v bankovním odvětví (CBIRC [2013] č. 3). Prováděcí opatření nebyla změněna ani poté, kdy CBIRC nahradila NFRA.

(441) Rozhodnutí Státní rady č. 40 ukládá všem finančním institucím, aby poskytovaly úvěrovou podporu pouze investičním projektům spadajícím do kategorie podporovaných odvětví, a slibuje provádění „*dalších preferenčních politik pro projekty spadající do kategorie podporovaných odvětví*“. Na tomto základě jsou banky povinny poskytovat úvěrovou podporu odvětví BEV jako podporovanému odvětví.

(442) Kromě toho musí mít Komunistická strana Číny dohled i nad rozhodnutími soukromého komerčního bankovního sektoru, který musí být v souladu s vnitrostátními politikami. Jedním ze tří stěžejních cílů státu v oblasti správy bankovnictví je nyní ve skutečnosti posílení vedoucího postavení strany v odvětví bankovnictví a pojišťovnictví, a to i pokud jde o provozní a správní záležitosti ve společnostech. V tomto ohledu vyzývá tříletý akční plán CBIRC na období 2020–2022 k „*dalšímu uskutečňování ducha obsaženého v zásadním projevu generálního tajemníka Si Ťin-pchinga o postupu reformy správy a řízení společností ve finančním sektoru.*“ Oddíl II tohoto plánu navíc prosazuje podporu organického začlenění vedoucí úlohy strany do správy a řízení společností: „*učiníme integraci vedoucí úlohy strany do správy a řízení společností systematičtější, standardizovanější a více založenou na postupech […]. Hlavní provozní a správní záležitosti musí před rozhodnutím správní rady nebo vrcholného vedení projednat stranický výbor.*“

(443) Čínská vláda rovněž nedávno stanovila, že i akcionáři finančních institucí musí usnadnit výkon kontroly ze strany čínské vlády prostřednictvím rámce instituce pro správu a řízení takto: „*Velcí akcionáři bankovních a pojišťovacích institucí podpoří bankovní a pojišťovací instituce při vytváření nezávislé a řádné struktury správy a řízení společností s účinným systémem brzd a protivah a podpoří bankovní a pojišťovací instituce a budou jim pomáhat při zajištění organické integrace vedoucí úlohy strany do správy a řízení společnosti*“ ([127]).

(444) A konečně kritéria hodnocení výkonnosti NFRA pro komerční banky nyní musí zohledňovat zejména to, jak finanční instituce „*slouží cílům národního rozvoje a reálné ekonomice*“, a především to, jak „*slouží strategickým a nově vznikajícím odvětvím*“ ([128]).

(445) Komise proto dospěla k závěru, že čínská vláda vytvořila normativní rámec, který musely vedení a orgány dohledu spolupracující banky ve vlastnictví státu jmenované čínskou vládou a odpovědné čínské vládě dodržovat. Čínská vláda se proto opírala o tento normativní rámec s cílem vykonávat účinným způsobem kontrolu nad chováním spolupracující banky ve vlastnictví státu, kdykoli tato banka poskytovala úvěry odvětví BEV. Základní funkce banky ve vlastnictví státu souvisejí s konkrétními úkoly, které jí prostřednictvím tohoto normativního rámce zadává čínská vláda, a stávají se tak nástrojem čínské vlády při plnění vládních funkcí.

(446) Komise rovněž pátrala po konkrétních důkazech o výkonu účinné kontroly na základě konkrétních úvěrů poskytnutých vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku. Ve své odpovědi na dotazník částečně spolupracující banka ve vlastnictví státu vysvětlila, že k posouzení úvěruschopnosti dlužníků používá interní ratingový model založený na historických údajích o selhání, včetně kvalitativních a kvantitativních ukazatelů, podle nichž jsou dlužníci seřazeni podle velikosti pravděpodobnosti jejich selhání. Banka EXIM dále vysvětlila, že neexistuje žádný politický rozdíl, pokud jde o odvětví, v němž dlužník působí, nebo jeho vlastnictví, a že její model hodnocení rizik je založen na trhu.

(447) Jak již bylo uvedeno v 261. bodě odůvodnění, částečně spolupracující banka ve vlastnictví státu odmítla poskytnout konkrétní příklady svého hodnocení úvěrového rizika týkajícího se společností zařazených do vzorku z důvodu, že požadované informace jsou interními informacemi banky a obsahují důvěrné obchodní informace, které nelze zveřejnit, přestože Komise měla písemný souhlas některých společností zařazených do vzorku, které se vzdávají svých práv na zachování důvěrnosti. Banka EXIM rovněž neodpověděla na otázky týkající se kvalitativních a kvantitativních ukazatelů používaných k hodnocení dlužníků podle pravděpodobnosti jejich selhání.

([127]) Článek 13 oznámení o pravidlech dohledu týkajících se chování velkých akcionářů bankovních a pojišťovacích institucí (CBIRC, [2021] č. 43).

([128]) Viz Oznámení o metodě hodnocení výkonnosti bank čínské regulační komise pro bankovnictví a pojišťovnictví, vydané dne 15. prosince 2020, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) V průběhu šetření se čínská vláda odvolávala na výklad bankovního zákona ze strany Všečínského shromáždění lidových zástupců a na články 4, 5 a 41 bankovního zákona, přičemž tvrdila, že komerční banky v Číně fungují jako nezávislé právnické osoby, které *„přijímají svá vlastní rozhodnutí“*, *„bez zásahu jakékoli jednotky nebo jednotlivce“*, a že *„žádný subjekt ani jednotlivec nesmí komerční banku nutit k poskytování úvěrů nebo poskytování záruk“*. Čínská vláda dále tvrdila, že článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů není povinný, ale má pouze orientační povahu.

(449) Jak je vysvětleno v 440. bodě odůvodnění, Komise měla za to, že čínský bankovní zákon a rozhodnutí č. 40 jsou závazné povahy. Zjištění v rámci tohoto šetření (jakož i zjištění Komise v předchozích šetřeních týkajících se stejného programu subvencí ([129])) dále nepodpořila tvrzení, že banky při rozhodování o úvěrech nezohledňují vládní politiku a plány. Komise například zjistila, že tři skupiny vyvážejících výrobců zařazených do vzorku mají výhodu z preferenčních úvěrů za nižší než tržní úrokové sazby.

(450) Z šetření vyplynulo, že článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů se skutečně uplatňuje v praxi a že články 4, 5 a 41 bankovního zákona se použijí s výhradou článku 34 bankovního zákona, tj. pokud stát určuje veřejnou politiku, banky ji provádějí a řídí se pokyny státu. Zatímco články 4 a 5 bankovního zákona jsou součástí kapitoly I, která obsahuje obecná ustanovení, článek 34 je součástí kapitoly IV, která stanoví základní pravidla upravující úvěry. Znění článku 34: *„komerční banky provozují svou úvěrovou činnost podle potřeb národního hospodářství a sociálního rozvoje a pod vedením státní průmyslové politiky“* ukazuje, že toto ustanovení není vodítkem, ale má spíše závazný charakter a poskytuje bankám jasné pokyny, aby při provádění úvěrové činnosti braly v úvahu státní průmyslovou politiku. V tomto konkrétním případě, jak je uvedeno v 221. bodě odůvodnění, Plán rozvoje průmyslu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020) jasně poukazuje na *„systémy řízení úvěrů a hodnocení půjček na podporu rozvoje průmyslu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie“*. Komise rovněž uvedla, že rozhodnutí Státní rady č. 40 ukládá všem finančním institucím, aby poskytovaly úvěrovou podporu pouze podporovaným projektům, a slibuje provádění *„dalších preferenčních politik týkajících se podporovaných průmyslových odvětví“*. Článek 17 téhož rozhodnutí sice banky rovněž žádá, aby dodržovaly úvěrové zásady, ale Komise nebyla během šetření schopna zjistit, zda se to provádí v praxi. Naopak, úvěry byly vyvážejícím výrobcům poskytnuty bez ohledu na jejich finanční situaci a úvěruschopnost. Toto zjištění není nové a bylo učiněno již v předchozích šetřeních ([130]).

(451) A konečně, jak je uvedeno v 442. až 444. bodě odůvodnění výše, skutečnost, že všechny hlavní provozní a řídící otázky bank jsou přezkoumávány stranou, která je důkladně začleněna do struktury spolurízení bank, a skutečnost, že výkonnost bank je hodnocena v souladu s jejich úsilím sloužit strategickým a nově vznikajícím podnikům, jako je například odvětví BEV, rovněž ukazuje na přísnou a závaznou povahu regulačního rámce nad činností finančních institucí.

(452) Vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici konkrétní důkazy o posouzení úvěruschopnosti, Komise proto posoudila celkové právní prostředí, jak je uvedeno ve 434. až 444. bodě odůvodnění, v kombinaci s chováním spolupracující banky ve vlastnictví státu s ohledem na úvěry poskytované společnostem zařazeným do vzorku. Toto chování bylo v rozporu s oficiálním postojem banky EXIM, protože v praxi nejednala na základě důkladného tržního posouzení rizik.

(453) V průběhu šetření Komise zjistila, že úvěry byly poskytnuty třem skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku za úrokové sazby nižší než základní úroková sazba oznámená Národním mezibankovním centrem financování (dále jen „NIFC“) nebo na úrovni blížící se této sazbě. Základní úroková sazba byla zavedena dne 20. srpna 2019 a nahrazuje předchozí referenční sazbu centrální banky Čínské lidové banky („PBOC“) ([131]). Poskytování financování za sazby nižší nebo blízké bezrizikové úrokové sazbě země na mezibankovním trhu jasně ukazuje, že riziko nebylo dostatečně zohledněno. Vzhledem k tomu, že finanční instituce nespolupracovaly nebo banka EXIM odmítla poskytnout informace týkající se skupin zařazených do vzorku navzdory existenci bankovního povolení, musela Komise vycházet z dostupných údajů, a proto dospěla k závěru, že úvěry byly poskytnuty bez ohledu na skutečnou finanční situaci a úvěrové riziko společností, jak je uvedeno v oddíle 3.5.2.3 níže. Úvěry byly tudíž poskytnuty za nižší než tržní sazby v porovnání se sazbou odpovídající rizikovému profilu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

([129]) Viz například případ PVT, případ pneumatik a případ elektrických kol citované v poznámce pod čarou č. 12, resp. v oddílech 3.4.1.1.b a 3.5.1.1.

([130]) Tamtéž, pozn. pod čarou č. 12.

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

(454) Navíc, pokud jde konkrétně o banku EXIM, je nesporné, že se jedná o politickou banku, která podle vlastních slov přímo sleduje vládní politiku. Jak je vysvětleno na jejích internetových stránkách ([132]), banka EXIM, která je financována státem, je ve vlastnictví státu přímo pod vedením Státní rady a je zaměřena mimo jiné na podporu zahraničního obchodu Číny a provádění strategie „Going Global".

(455) Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že čínská vláda vytvořila ohledně poskytování úvěrů podporovaným odvětvím normativní rámec, který musely dodržovat vedení a orgány dohledu banky jmenované čínskou vládou a odpovědné čínské vládě. Tento normativní rámec neponechal řídícím pracovníkům a orgánům dohledu banky žádný manévrovací prostor, pokud jde o to, zda se mají tímto rámcem řídit, s ohledem na vyvážející výrobce zařazené do vzorku, čímž se vedení této banky dostalo do závislého postavení.

(456) Čínská vláda se proto opírala o normativní rámec s cílem vykonávat účinnou kontrolu nad chováním spolupracující banky ve vlastnictví státu, kdykoli tato banka poskytovala úvěry odvětví BEV.

(457) Jak je vysvětleno v 434. bodě odůvodnění, Komise pátrala po důkazech o výkonu účinné kontroly na základě konkrétních úvěrů. Spolupracující banka ve vlastnictví státu však neposkytla určité nezbytné informace, včetně svého specifického hodnocení úvěrového rizika týkajícího se společností zařazených do vzorku. Jelikož neexistují konkrétní důkazy o takových hodnoceních úvěrového rizika, Komise přezkoumala celkové právní prostředí použitelné na poskytování úvěrů podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV, v kombinaci s chováním spolupracující banky ve vlastnictví státu, a zjistila, že banka nejednala na základě důkladného tržního hodnocení úvěrového rizika.

(458) Kromě toho, jak je vysvětleno v 453. bodě odůvodnění, byly úvěry poskytnuty třem skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku s úrokovými sazbami, které byly nižší nebo se blížily základní úrokové sazbě, bez ohledu na jejich finanční situaci a situaci zohledňující úvěrové riziko společností. S ohledem na rizikový profil vyvážejících výrobců zařazených do vzorku popsaný níže v oddíle 3.5.1.10 a na to, že podle analýzy rizik provedené Komisí měli vyvážející výrobci získat úvěrový rating B, a měli tedy platit úrokové sazby výrazně nad bezrizikovou úrokovou sazbou, dospěla Komise k závěru, že dotčené úvěry byly poskytnuty za nižší než tržní sazby.

(459) Komise proto dospěla k závěru, že čínská vláda vykonávala účinnou kontrolu nad chováním spolupracující banky ve vlastnictví státu, pokud jde o její úvěrové politiky a posuzování rizik v souvislosti s odvětvím BEV.

3.5.1.6. Závěr ohledně spolupracujících finančních institucí ve vlastnictví státu

(460) Komise zjistila, že částečně spolupracující banka ve vlastnictví státu uplatňovala při výkonu vládních funkcí s ohledem na odvětví BEV výše uvedený právní rámec. Proto jednala jako veřejnoprávní subjekt ve smyslu čl. 2 písm. b) základního nařízení ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) základního nařízení a v souladu s příslušnou judikaturou WTO.

3.5.1.7. Nespolupracující finanční instituce ve vlastnictví státu

(461) Obecná pravidla týkající se úvěrů ([133]) vyhlášená v roce 1996 měla za cíl regulovat činnosti spojené s úvěry, zejména s podporou specifického socioekonomického rozvoje ([134]). Podle rozhodnutí č. 40 ([135]) zasahuje čínská vláda do úvěrových operací finančních subjektů také tím, že určuje průmyslová odvětví, která by měla mít zvýhodněný přístup k úvěrům, a pověřuje finanční instituce, aby při poskytování úvěrů zohledňovaly státní průmyslové politiky.

([132]) Viz http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Obecná pravidla týkajících se úvěrů vyhlášená Čínskou lidovou bankou (PBOC) dne 28. června 1996.
([134]) Kapitola 1, článek 1 Obecných pravidel týkajících se úvěrů, která Čínská lidová banka vyhlásila 28. června 1996.
([135]) Rozhodnutí Státní rady o vyhlášení provádění prozatímních ustanovení o podpoře průmyslové restrukturalizace, 2. prosince 2005, Guo Fa [2005] č. 40.

(462) Významná role hledisek státní politiky (namísto čistě obchodních hledisek), kterou stát ukládá komerčním bankám, zejména finančním institucím ve vlastnictví státu při utváření jejich úvěrových strategií, je zřetelně patrná také z oznámení ministerstva financí o metodě hodnocení výkonnosti komerčních bank vydaného 15. prosince 2020. Podle ustanovení oznámení musí kritéria pro hodnocení výkonnosti komerčních bank rovněž brát v úvahu to, jak subjekty „*přispívají k dosahování národních rozvojových cílů a jak jsou prospěšné pro reálné hospodářství*“, a zejména to, jak „*jsou prospěšné pro strategická a nově vznikající odvětví*“. Článek 4 oznámení stanoví, že „*výkonnost komerčních bank poskytuje silnou a účinnou záruku, že budou prováděny vnitrostátní makropolitiky*“ ([136]).

(463) Jak je uvedeno v oddíle 3.3.1.1 výše, ani jedna z finančních institucí ve vlastnictví státu, kromě banky EXIM, jež poskytly úvěry společnostem zařazeným do vzorku, neodpověděla na zvláštní dotazník. Seznam bank zahrnuje: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145]), China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151]), Huishang Bank Co., Ltd. ([152]), Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) a Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Čínská vláda neposkytla informace o vlastnictví bank ani jejich struktuře řízení, hodnocení rizik nebo příkladech týkajících se konkrétních úvěrů pro odvětví BEV.

(464) Proto se Komise v souladu se závěry, k nimž se dospělo v oddíle 3.3.1.1, rozhodla k určení toho, zda lze uvedené finanční instituce ve vlastnictví státu považovat za veřejnoprávní subjekty, použít dostupné údaje.

([136]) Viz oznámení o metodě hodnocení výkonnosti bank vydané dne 15. prosince 2020 ministerstvem financí, na adrese: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Viz výroční zpráva Bank of Beijing za rok 2022 (duben 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]) Viz shrnutí výroční zprávy Bank of Kunlun Co. Ltd za rok 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf

([139]) Viz výroční zpráva Bank of Nanjing za rok 2023 https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf

([140]) Viz seznam PBOC čínských systémově důležitých bank na rok 2022, k dispozici na: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Viz výroční zpráva Bank of Shanghai za rok 2022 https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

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

([143]) Viz výroční zpráva China CITIC Bank za rok 2021; k dispozici na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Viz China Everbright Bank, pololetní zpráva za rok 2021; k dispozici na adrese: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Viz výroční zpráva ICBC za rok 2021; k dispozici na adrese: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Viz výroční zpráva China Merchants Bank za rok 2022, s. 125; k dispozici na adrese: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

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

([148]) Viz Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders (Domovská stránka – Vztahy s investory – Hlavní akcionáři); k dispozici na adrese: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Viz pololetní zpráva Shanghai Pudong Development Bank za rok 2021; k dispozici na adrese: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Viz výroční zpráva za rok 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

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

([154]) Viz výroční zpráva za rok 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf

(465) V předchozím antisubvenčním šetření ([155]) Komise zjistila, že níže uvedené banky, které poskytly úvěry skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku v rámci tohoto šetření, byly částečně nebo zcela vlastněny státem jako takovým nebo právnickými osobami v držení státu. Vzhledem k tomu, že banky neodpověděly na konkrétní dotazník, použila Komise veřejně dostupné informace, jako jsou internetové stránky bank, výroční zprávy, informace dostupné v bankovních adresářích nebo na internetu. V souladu se zjištěními tohoto minulého šetření pracovní dokument útvarů Komise ([156]) potvrdil, že stát dominuje bankovnímu sektoru ([157]) tím, že si udržuje kontrolní podíly ve všech státem vlastněných komerčních bankách a je rovněž většinovým akcionářem v řadě akciových komerčních bank, a to buď prostřednictvím přímých investic společnosti Central Huijin, nebo nepřímo prostřednictvím jiných státem vlastněných právnických osob. Níže v 468. bodě odůvodnění jsou uvedeny bankovní subjekty oznámené vyvážejícími výrobci, v nichž má stát většinový podíl, a vzhledem k tomu, že od nedávných podobných šetření nedošlo ke změnám ([158]), mělo se za to, že všechny státem vlastněné finanční instituce, které poskytly financování vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, jsou částečně nebo plně vlastněny samotným státem nebo státem vlastněnými právnickými osobami.

3.5.1.8. Závěr ohledně všech finančních institucí ve vlastnictví státu

(466) S ohledem na výše uvedené úvahy dospěla Komise k závěru, že všechny čínské finanční instituce ve vlastnictví státu, které třem skupinám spolupracujících vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku poskytly financování, jsou veřejnoprávními subjekty ve smyslu čl. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) základního nařízení.

(467) Kromě toho, i kdyby tyto finanční instituce ve vlastnictví státu nebyly považovány za veřejnoprávní subjekty, Komise by na základě stejných informací zjistila, že by byly považovány za pověřené či řízené čínskou vládou, aby vykonávaly funkce obvykle svěřené vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení, ze stejných důvodů, jaké jsou uvedeny v oddíle 3.5.1.9 níže. Z tohoto důvodu by se jejich chování v každém případě přičetlo čínské vládě.

3.5.1.9. Soukromé finanční instituce pověřené nebo řízené čínskou vládou

(468) Stejně jako v předchozích šetřeních ([159]) Komise i v tomto případě zjistila, že následující banky a soukromé finanční instituce působící v Číně poskytly půjčky skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku v rámci tohoto šetření: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank

([155]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1690 ze dne 9. listopadu 2018, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily a s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1, body odůvodnění 210 a 211).

([156]) Viz aktualizovaný pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v ekonomice Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu, 10. dubna 2024, SWD(2024) 91 final (dále jen „zpráva o Číně") – kapitola 6.3 Bankovní sektor, s. 137–144.

([157]) Viz také Chorzempa, M. a Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* (Změní něco chystaná revize čínského finančního regulačního systému?), PIIE, březen 2023, s. 2; k dispozici na adrese: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Tamtéž, pozn. pod čarou č. 12.

([159]) Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/969 ze dne 8. června 2017, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo z dovozu některých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/649 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu některých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 146, 9.6.2017, s. 17) (dále jen „případ PVT"), prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1690 ze dne 9. listopadu 2018, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo z dovozu některých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily a s indexem nosnosti vyšším než 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1579 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz některých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem nosnosti vyšším než 121, pocházejících z Čínské lidové republiky, a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 2018/163 (Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1) (dále jen „případ pneumatik"), prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2287, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo z dovozu hliníkové konvertorové fólie pocházející z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 458, 22.12.2021, s. 344) (dále jen „případ KHF") a prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/776 ze dne 12. června 2020, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo z dovozu některých tkaných a/nebo prošívaných textilií ze skleněných vláken pocházejících z Čínské lidové republiky a Egypta (Úř. věst. L 189, 15.6.2020, s. 33) (dále jen „případ textilií ze skleněných vláken"), prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/72, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo z dovozu kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 12, 19.1.2022, s. 34) (dále jen „případ kabelů z optických vláken").

(China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited a Yushan Bank (China) Co. V souladu s příslušnou analýzou uvedenou v oddíle 3.5.1.8 se mělo za to, že tyto banky a soukromé finanční instituce působí pod dohledem CBRC, byly řízeny čínskou vládou nebo od ní dostaly pověření. Jelikož nebyly poskytnuty žádné informace, které by naznačovaly opak, Komise při tomto šetření setrvala na stejném závěru.

(469) Komise zkoumala, zda všechny tyto finanční instituce byly pověřeny čínskou vládou, aby poskytly subvence odvětví BEV, nebo jim to bylo nařízeno ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení.

(470) Podle odvolacího orgánu WTO dochází k „pověřování" v případech, kdy vláda dává soukromému subjektu odpovědnost, a „nařízením" se rozumí situace, kdy vláda uplatňuje nad soukromým subjektem svou moc ([160]). V obou případech vláda využívá soukromý subjekt jako zástupce pro realizaci finančního příspěvku a „ve většině případů by se dalo očekávat, že pověření soukromého subjektu nebo nařízení soukromému subjektu bude zahrnovat nějakou formu hrozby nebo nucení" ([161]). Zároveň čl. 3 odst. 1 písm. a) bod iv) neumožňuje členům ukládat vyrovnávací opatření na výrobky v případech, kdy „vláda pouze vykonává své regulační pravomoci" ([162]) nebo kdy zásah vlády *„může, ale nemusí mít konkrétní výsledek vzhledem k daným skutkovým okolnostem a výkonu svobodné volby ze strany aktérů na trhu"* ([163]). Pověření nebo nařízení pak spíše znamená *„aktivnější úlohu vlády než pouhé pobízení"* ([164]).

(471) Komise vzala na vědomí, že normativní rámec týkající se daného odvětví uvedený v 434. až 442. bodě odůvodnění platí pro všechny finanční instituce v ČLR, včetně finančních institucí v soukromém vlastnictví. Pro ilustraci lze uvést, že se bankovní zákon a různé pokyny CBIRC vztahují na všechny banky financované z Číny i banky se zahraničními investicemi pod správou CBIRC.

(472) Většina úvěrových smluv se soukromými finančními institucemi měla podobné podmínky jako smlouvy s bankami ve státním vlastnictví a úvěrové sazby poskytované soukromými finančními institucemi byly podobné jako sazby poskytované finančními institucemi ve státním vlastnictví. To ukazuje, že tyto banky *de facto* poskytují zvýhodněné úvěrové podmínky v souladu s kontrolou čínské vlády nad bankovním sektorem.

(473) Vzhledem k tomu, že od soukromých finančních institucí nebyly získány žádné odlišné informace, dospěla Komise k závěru, že pokud jde o odvětví BEV, všechny finanční instituce působící v Číně pod dohledem NFRA (včetně soukromých finančních institucí) byly pověřeny státem nebo jim bylo ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) první odrážky základního nařízení státem nařízeno provádět vládní politiky a poskytovat úvěry s preferenčními sazbami odvětví BEV ([165]).

3.5.1.10. Úvěrové ratingy

(474) Komise již v předchozích antisubvenčních šetřeních stanovila, že domácí ratingy poskytnuté čínským společnostem nejsou spolehlivé, a to na základě studie vydané Mezinárodním měnovým fondem ([166]), která poukazovala na nesoulad mezi mezinárodními a čínskými ratingy. Podle MMF totiž místní ratingové agentury hodnotí více než 90 % čínských dluhopisů ratingem AA až AAA. To není srovnatelné s jinými trhy, například

([160]) WT/DS/296 (DS296 United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea), zpráva Odvolacího orgánu ze dne 21. února 2005, bod 116.
([161]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 116.
([162]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 115.
([163]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 114, souhlasně se zprávou panelu, DS 194, bod 8.31.
([164]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 115.
([165]) Viz případy citované v poznámce pod čarou č. 12.
([166]) Pracovní dokument MMF Resolving China's Corporate Debt Problem (Řešení problému zadlužení podniků v Číně), autoři: 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, říjen 2016, WP/16/203.

s trhem v EU nebo USA. Například na trhu v USA má takovýto špičkový rating méně než 2 % podniků. Čínské ratingové agentury tedy značně zkreslují své hodnocení směrem ke špičkovým hodnotám ratingové stupnice. Jejich ratingové stupnice jsou velmi široké a často sdružují dluhopisy s výrazně odlišnými úvěrovými riziky do jedné široké ratingové kategorie ([167]). Podle informací uvedených ve studii „China bond market insight 2021" agentury Bloomberg ([168]) dominuje trhu dluhopisů pět čínských místních ratingových agentur: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance a Golden credit rating a přibližně 90 % dluhopisů je místními ratingovými agenturami hodnoceno ratingem AAA. Mnoho emitentů však od S&P obdrželo nižší globální rating emitenta A a BBB ([169]).

(475) Zahraniční ratingové agentury, například Standard and Poor's a Moody's, při hodnocení čínských dluhopisů vydaných v zahraničí navíc obvykle uplatňují navýšení základního úvěrového ratingu emitenta na základě odhadu strategického významu podniku pro čínskou vládu a síly jakékoli implicitní záruky ([170]).

(476) Jako doplnění této analýzy předchozí případy ukázaly, že čínská vláda rovněž může na trh s ratingy vyvíjet určitý vliv.

(477) Podle informací poskytnutých čínskou vládou v předchozích případech působilo na čínském trhu dluhopisů 14 ratingových agentur, včetně 12 domácích ratingových agentur. Za druhé na čínský ratingový trh nelze volně vstoupit. Jedná se v zásadě o uzavřený trh, jelikož ratingové agentury musí být před zahájením svého působení schváleny Čínskou regulační komisí pro cenné papíry (dále jen „CSRC") nebo PBOC ([171]). Banka PBOC v polovině roku 2017 oznámila, že zahraniční ratingové agentury budou moci za určitých podmínek provádět úvěrová hodnocení části domácího trhu s dluhopisy. Tyto ratingové agentury se však řídí čínskými ratingovými stupnicemi, a nejsou tudíž přesně srovnatelné s mezinárodními ratingy, jak je vysvětleno v 475. bodě odůvodnění.

(478) Zjištění Komise potvrzuje i výzkum společnosti Allianz Global Investors z roku 2021, v němž se uvádí, že *„čínský ratingový systém na pevnině se liší od mezinárodních ratingových konvencí. Například tuzemské dluhopisy s ratingem AA+ by byly v mezinárodním měřítku obvykle hodnoceny jako „vysoce výnosné"*. ([172])

(479) V neposlední řadě OECD v roce 2022 upozornila, že *„nedostatky na trhu s úvěrovými ratingy, včetně nadhodnocených ratingů a slabých varovných systémů, brání zdravému rozvoji trhu s dluhopisy"* ([173]).

(480) Kromě toho Komise rovněž zjistila ([174]), že čínský ratingový systém nelze považovat za systém řízený výhradně tržními silami a že funguje na pokřiveném základě.

(481) Vzhledem k situaci popsané ve 474. až 478. bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že čínské úvěrové ratingy neposkytují spolehlivý odhad úvěrového rizika podkladového aktiva. Uvedené ratingy byly rovněž zkresleny politickými cíli na podporu klíčových strategických odvětví, jako je odvětví BEV.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. a Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? (Jsou čínské úvěrové ratingy relevantní?) A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, in Journal of Banking & Finance, s. 24.

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

([169]) China bond market insight 2021, poznámka pod čarou 59, s. 31.

([170]) Price, A. H., Brightbill T. C., DeFrancesco R. E., Claeys, S. J., Teslik, A. a Neelakantan, U. (2017). China's broken promises: why it is not a market-economy (Nesplněné čínské sliby: proč nejde o tržní hospodářství), Wiley Rein LLP, s. 68.

([171]) Viz poznámka pod čarou 71 v prováděcím nařízení Komise (EU) 2022/72 ze dne 18. ledna 2022, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky a mění prováděcí nařízení (EU) 2021/2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky.

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

([173]) Viz Hospodářské průzkumy OECD: Čína, březen 2022, s. 34–35; k dispozici na adrese: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Viz pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v ekonomice Čínské lidové republiky pro účely šetření na ochranu obchodu, 10. dubna 2024, SWD(2024) 91 final (dále jen „zpráva o Číně") – kapitola 6, s. 156–160.

3.5.2. *Preferenční financování: úvěry*

3.5.2.1. Druhy úvěrů

1) Krátkodobé a dlouhodobé úvěry

(482) Komise dospěla k závěru, že společnosti ve všech třech skupinách zařazených do vzorku používaly k financování svých činností různé krátkodobé a dlouhodobé úvěry. Tyto úvěry byly použity především na každodenní operace, potřeby provozního kapitálu, na zvláštní projekty, investice nebo na nahrazení jiných úvěrů. Skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku rovněž využívaly krátkodobé a dlouhodobé vývozní úvěry.

2) Úvěry se specifickým účelem nahradit jiné úvěry (revolvingové úvěry)

(483) V průběhu šetření Komise zjistila, že jedna ze skupin zařazených do vzorku uzavřela úvěrové smlouvy se specifickým účelem nahradit kapitál splacený z úvěrů v den splatnosti novým kapitálem z nových úvěrů. Tyto revolvingové úvěry jsou obvykle známkou problémů dlužníka s likviditou a z hlediska bank, které je poskytují, jsou spojeny s větší expozicí riziku. V souladu se zjištěními z předchozích šetření ([175]) Komise zjistila, že některé společnosti tak mohly přeskupit své závazky a získat finanční prostředky, bez nichž by nebyly schopny plnit své povinnosti v oblasti splácení, což dokládá problémy se splácením závazků.

3) Financování s cílem restrukturalizovat dlouhodobý dluh

(484) V průběhu šetření Komise zjistila, že některé společnosti zařazené do vzorku vydaly dluhopisy se specifickým účelem splatit dluh, konkrétně úvěry. Komise zjistila, že restrukturalizací svého dluhu prostřednictvím tohoto nástroje by některé společnosti mohly přeskupit a odložit své závazky a rovněž získat finanční prostředky, bez nichž by nebyly schopny plnit své povinnosti v oblasti splácení, což by dokládalo problémy se získáváním finančních prostředků.

(485) Použití dluhopisů pro tento cíl vyvolává obavy ohledně schopnosti dané společnosti splácet své dluhy, a proto zpochybňuje nejen její krátkodobou likviditu, ale také dlouhodobou platební schopnost. Existence dluhopisů vydaných za účelem splacení úvěrů v dané společnosti se tudíž považuje za známku toho, že se společnost nachází v horší finanční situaci, než jak by se na první pohled zdálo z finančních výkazů, a že existuje dodatečné riziko související s jejím krátkodobým a dlouhodobým financováním.

3.5.2.2. Specifičnost

(486) Jak je uvedeno v oddíle 3.5.1.5, několik právních dokumentů, které jsou konkrétně zaměřeny na společnosti v odvětví BEV, instruuje finanční instituce, aby poskytovaly úvěry s preferenčními sazbami odvětví BEV. Tyto dokumenty prokazují, že finanční instituce poskytují preferenční financování pouze omezenému počtu společností/odvětví dodržujících příslušné politiky čínské vlády. Komise měla za to, že odkazy na odvětví BEV jsou dostatečně jasné, jelikož toto odvětví je buď jmenováno, nebo je uvedena zmínka o výrobku, který vyrábí, či odvětvové skupině, do níž patří.

([175]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/969 ze dne 8. června 2017, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/649, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých plochých za tepla válcovaných výrobků ze železa, nelegované nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 146, 9.6.2017, s. 17) (dále jen „případ PVT“), prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1690 ze dne 9. listopadu 2018, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily a s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1579, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo a s konečnou platností vybírá prozatímní clo uložené na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) 2018/163 (Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1) (dále jen „případ pneumatik“), a prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/776 ze dne 12. června 2020, kterým se ukládají konečná vyrovnávací cla na dovoz některých tkaných a/nebo vpichovaných textilií ze skleněných vláken pocházejících z Čínské lidové republiky a Egypta (Úř. věst. L 189, 15.6.2020, s. 33 („případ textilií ze skleněných vláken“).

3.5.2.3. Výpočet výše subvence

(487) Při výpočtu výše napadnutelné subvence posoudila Komise výhodu, která byla příjemcům poskytnuta v období šetření. Podle čl. 6 písm. b) základního nařízení představuje výhodu, kterou příjemci získali, rozdíl mezi částkou úroků, kterou společnost uhradila za preferenční úvěr, a částkou, kterou by byla společnost zaplatila za srovnatelný obchodní úvěr, který mohla získat na trhu.

(488) Jak je vysvětleno v oddílech 3.5.1 a 3.5.2, úvěry poskytnuté čínskými finančními institucemi odrážejí významné vládní zásahy a neodrážejí úrokové sazby, které by se běžně vyskytovaly na fungujícím trhu.

(489) Skupiny společností zařazené do vzorku se lišily, pokud jde o jejich celkovou finanční situaci. Každá z nich využila v období šetření různé typy úvěrů, které se lišily, pokud jde o splatnost, kolaterál, záruky a jiné podmínky. Z těchto dvou důvodů měla každá společnost průměrnou úrokovou sazbu na základě vlastního souboru získaných úvěrů.

(490) K zohlednění těchto zvláštností posoudila Komise finanční situaci každé skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku samostatně. V tomto ohledu Komise postupovala v souladu s metodikou výpočtu pro preferenční financování prostřednictvím úvěrů stanovenou v antisubvenčním šetření týkajícím se konvertovaných hliníkových fólií pocházejících z ČLR, jakož i v antisubvenčním šetření týkajícím se plochých za tepla válcovaných výrobků z oceli pocházejících z ČLR a některých tkaných a/nebo vpichovaných textilií ze skleněných vláken pocházejících z ČLR a kabelů z optických vláken pocházejících z ČLR ([176]), která je vysvětlena v následujících bodech odůvodnění. Komise tudíž vypočítala výhodu plynoucí z preferenčního financování prostřednictvím úvěrů pro každou skupinu vyvážejících výrobců zařazenou do vzorku na individuálním základě a přičetla tuto výhodu výrobku, který je předmětem šetření.

1) Skupina BYD

(491) Komise konstatovala, že čínská ratingová agentura udělila skupině BYD v roce 2020 rating AAA. Vzhledem k celkovému zkreslení čínských ratingů popsanému v oddíle 3.5.1.10 dospěla Komise k závěru, že tento rating není spolehlivý.

(492) Jak je uvedeno ve 452. až 459. bodě odůvodnění, čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti. Komise proto za účelem stanovení výše výhody musela posoudit, zda byly úrokové sazby za úvěry poskytnuté skupině BYD na tržní úrovni.

(493) Skupina BYD se podle vlastních finančních účtů nacházela v celkově ziskové finanční situaci se ziskovým rozpětím kolem 6 %. Skupina používala k financování svých operací krátkodobé a dlouhodobé dluhy. Komise posoudila krátkodobou likviditu a dlouhodobou solventnost společnosti.

(494) Pokud jde o krátkodobou likviditu, Komise použila ukazatel běžné likvidity. Tento ukazatel měří schopnost společnosti splácet krátkodobé závazky, včetně krátkodobých dluhů.

(495) Ukazatel běžné likvidity společnosti činil v roce 2021 0,89, v roce 2022 klesl na 0,75 a poté se v období šetření snížil na 0,68. Navzdory ratingu AAA přisuzovanému společnosti v roce 2020 tak krátkodobá aktiva společnosti nepostačovala k úhradě krátkodobých závazků. To neodůvodňuje vysoký úvěrový rating, pro jehož dosažení by měl tento ukazatel společnosti činit nejméně 2.

(496) Pokud jde o tento ukazatel krátkodobé likvidity, dospěla Komise k závěru, že dotčená společnost vykazovala problémy s krátkodobou likviditou, které vedly k tomu, že získala profil vysoce rizikového dlužníka.

([176]) Úř. věst. L 458, 22.12.2021, s. 344 (237. bod odůvodnění) („případ hliníkové fólie“), Úř. věst. L 146, 9.6.2017, s. 17, 152. až 244. bod odůvodnění („případ PVT“), Úř. věst. L 283, 12.11.2018, s. 1, 236. bod odůvodnění („případ pneumatik“), Úř. věst. L 189, 15.6.2020, s. 33, 300. bod odůvodnění („případ textilií ze skleněných vláken“) a Úř. věst. L 12, 19.1.2022, s. 75, 294. bod odůvodnění („případ kabelů z optických vláken“).

(497) Komise založila posouzení dlouhodobého rizika solventnosti na poměru dluhu k HDP. Tento poměr měří schopnost společnosti plnit své dlouhodobé dluhové závazky. Používají jej věřitelé a investoři do dluhopisů při posuzování úvěruschopnosti společnosti.

(498) Míra zadlužení měří výši závazků, zejména dlouhodobého dluhu. Společnost měla vysoký poměr dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši 0,78, což poukazuje na skutečnost, že společnost financuje svou činnost prostřednictvím dluhu. Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu se rovněž průběžně zvyšoval z 0,67 v roce 2021 na 0,78 v období šetření, což poukazuje na skutečnost, že společnost financuje stále více své činnosti především dluhem. Čím vyšší je poměr dluhu k vlastnímu kapitálu, tím vyšší je finanční riziko společnosti, což znamená, že společnost může obtížněji splácet své stávající dluhy.

(499) S ohledem na problémy s likviditou a solventností popsané v 495. až 498. bodě odůvodnění se proto Komise domnívala, že se společnost nenacházela ve stabilní finanční situaci a pro potenciální věřitele a investory měla vysoce rizikový profil.

(500) Komise dále analyzovala poměr dluhu k vlastnímu kapitálu jednotlivých společností s nejvyšší mírou finančních výhod a zjistila, že jejich poměr dluhu k vlastnímu kapitálu se v roce 2022 pohyboval od 0,71 do 0,97.

(501) Na základě výše uvedených skutečností a s ohledem na celkové zkreslení čínských ratingů uvedené v oddíle 3.5.1.10 dospěla Komise k závěru, že rating AAA udělený skupině BYD není spolehlivý.

(502) Komise dospěla k závěru, že celková finanční situace skupiny odpovídá ratingu B, který se již nepovažuje za „investiční stupeň“.

(503) Na základě veřejně dostupných údajů o agentuře Bloomberg použila Komise jako referenční hodnotu prémii očekávanou u dluhopisů emitovaných podniky s ratingem B, která byla použita na referenční úrokovou sazbu PBOC nebo po 20. srpnu 2019 na základní úrokovou sazbu oznámenou NIFC ([177]) za účelem určení tržní sazby.

(504) Uvedená přirážka byla určena na základě výpočtu relativního rozpětí mezi indexy korporátních dluhopisů USA s ratingem AA a korporátních dluhopisů USA s ratingem B podle údajů agentury Bloomberg pro průmyslové segmenty. Takto vypočítané relativní rozpětí pak bylo připočteno k referenční úrokové sazbě zveřejněné bankou PBOC nebo po 20. srpnu 2019 k základní úrokové sazbě pro úvěry zveřejněné centrem NIFC v den, kdy byl úvěr poskytnut ([178]), a na tutéž délku trvání jako u dotčeného úvěru. To bylo provedeno jednotlivě pro každý úvěr poskytnutý uvedené skupině společností.

(505) Co se týče úvěrů v cizí měně, situace ohledně narušení trhu a neexistence efektivního úvěrového ratingu je stejná, jelikož tyto úvěry jsou poskytovány týmiž čínskými finančními institucemi. Jak bylo uvedeno výše, z tohoto důvodu byly k určení vhodné referenční hodnoty použity korporátní dluhopisy s ratingem B v příslušné měně vydané v období šetření.

2) Skupina Geely

(506) Jak je uvedeno ve 452. až 459. bodě odůvodnění, čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti. Komise proto za účelem stanovení výše výhody musela posoudit, zda byly úrokové sazby za úvěry poskytnuté skupině Geely na tržní úrovni.

(507) Skupina Geely vykázala ziskovou finanční situaci s 3% ziskovým rozpětím podle vlastních finančních účtů. Ziskovost se však oproti roku 2021 snížila. Ukazatel návratnosti vlastního kapitálu, který vyjadřuje schopnost skupiny přeměnit vlastní kapitál na čistý zisk, se snížil z 8 % v roce 2021 na 5 % na konci období šetření.

(508) Společnost Geely používala k financování svých operací krátkodobé a dlouhodobé dluhy. Komise posoudila krátkodobou likviditu a dlouhodobou solventnost skupiny.

([177]) Viz výše 453. bod odůvodnění.

([178]) V případě úvěrů s pevnou úrokovou sazbou. Pro úvěry s pohyblivou úrokovou sazbou byla použita referenční sazba PBOC platná během období šetření.

(509) Pokud jde o krátkodobou likviditu, skupina uvedla průměrný ukazatel běžné likvidity 1,03 během období šetření. Ačkoli je současný ukazatel mírně vyšší než 1, krátkodobá aktiva společnosti stačí k úhradě krátkodobých závazků, což nepostačuje k odůvodnění vysokého úvěrového ratingu, pro který by společnost měla mít ukazatel nejméně 2. Ukazatel pohotové likvidity společnosti činil 0,79 na konci období šetření, 0,76 v roce 2022 a 0,79 v roce 2021, přičemž za referenční hodnotu se považuje ukazatel pohotové likvidity nejméně 1. Společnost, která má ukazatel pohotové likvidity nižší než 1, nemusí být schopna v krátkodobém horizontu splácet své krátkodobé závazky. Ukazatel okamžité likvidity společnosti činil v období šetření v průměru 0,4; společnost proto neměla k dispozici dostatek hotovosti, aby mohla splácet svůj krátkodobý dluh. Pokud jde o ukazatele krátkodobé likvidity, dospěla Komise k závěru, že dotčená společnost vykazovala problémy s krátkodobou likviditou, které vedly k tomu, že získala profil rizikového dlužníka.

(510) Pokud jde o dlouhodobý dluh, skupina Geely měla vysoký poměr dluhu k aktivům 0,69, což znamená, že 69 % aktiv společnosti je financováno na dluh. Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu činil 2,1 v roce 2021, 2,11 v rove 2022 a 2,22 na konci období šetření, což poukazuje na skutečnost, že společnost financuje svou činnost především prostřednictvím zadlužení. Čím vyšší je poměr dluhu k aktivům a dluhu k vlastnímu kapitálu, tím vyšší je finanční riziko společnosti. Kromě toho během období šetření jedna ze společností skupiny (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) uzavřela s bankami ve vlastnictví státu dohodu o výměně dluhu za vlastní kapitál s cílem zlepšit svou strukturu dluhu. V rámci takové dohody by společnost mohla převést část svého dluhu vůči bankám ve vlastnictví státu na akcie, a snížit tak závazky ve své rozvaze.

(511) Komise dále zjistila, že skupina Geely uzavřela smlouvy o úvěrech s konkrétním cílem nahradit úvěry. Jak je vysvětleno v oddíle 3.5.2.1, existence revolvingových úvěrů se považuje za známku dalších rizik spojených s problémy s likviditou.

(512) Komise rovněž zjistila, že skupina Geely vydala dluhopisy za účelem restrukturalizace dluhu. V tomto případě, jak je vysvětleno v oddíle 4, měla Komise za to, že se jedná o známku horší finanční situace, než jak by se na první pohled zdálo z finančních výkazů, a že existuje dodatečné riziko související s jejich krátkodobým a dlouhodobým financováním.

(513) Komise konstatovala, že čínská ratingová agentura udělila skupině Geely hodnocení AAA. Vzhledem k celkovému zkreslení čínských ratingů popsanému v oddíle 3.5.1.10 dospěla Komise k závěru, že tento rating není spolehlivý.

(514) Komise dospěla k závěru, že celková finanční situace skupiny odpovídá ratingu B. Podle definic ratingu agentury Standard & Poor's je dlužník hodnocený ratingem „B" zranitelnější než dlužník hodnocený ratingem „BB", dlužník však je stále schopen plnit své finanční závazky. Nepříznivé podnikatelské, finanční či ekonomické podmínky však mohou narušit jeho schopnost či ochotu plnit své finanční závazky. Tato referenční hodnota se tudíž považuje za vhodnou k zohlednění dodatečného rizika plynoucího z využívání revolvingových úvěrů a dluhopisů vydaných pro účely restrukturalizace dluhu.

(515) Prémie očekávaná u dluhopisů vydávaných podniky s tímto ratingem B byla poté použita na referenční úrokovou sazbu PBOC, nebo, po 20. srpnu 2019, na základní úrokovou sazbu vyhlášenou NIFC, za účelem stanovení tržní sazby.

(516) Uvedená přirážka byla určena na základě výpočtu relativního rozpětí mezi indexy korporátních dluhopisů USA s ratingem AA a korporátních dluhopisů USA s ratingem B podle údajů agentury Bloomberg pro průmyslové segmenty. Takto vypočítané relativní rozpětí pak bylo připočteno k referenční úrokové sazbě vyhlášené PBOC, nebo, po 20. srpnu 2019, k základní úrokové sazbě oznámené NIFC v den, kdy byl úvěr poskytnut, a na tutéž délku trvání jako u dotčeného úvěru. To bylo provedeno jednotlivě pro každý úvěr a finanční leasing poskytnutý uvedené společnosti.

(517) Co se týče úvěrů v cizí měně v ČLR, situace ohledně narušení trhu a neexistence efektivního ratingu je stejná, jelikož tyto úvěry jsou poskytovány týmiž čínskými finančními institucemi. Jak bylo uvedeno výše, z tohoto důvodu byly k určení vhodné referenční hodnoty použity korporátní dluhopisy s ratingem B v příslušné měně vydané v období šetření.

3) Skupina SAIC

(518) Jak je uvedeno ve 452. až 459. bodě odůvodnění, čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti. Komise proto za účelem stanovení výše výhody musela posoudit, zda byly úrokové sazby za úvěry poskytnuté skupině Geely na tržní úrovni.

(519) Společnost SAIC Motor Corporation Limited vykázala na konsolidované úrovni skupiny ziskovou finanční situaci s 4% ziskovým rozpětím podle vlastních finančních účtů. Ziskovost se však oproti roku 2021 snížila. Ukazatel návratnosti vlastního kapitálu, který vyjadřuje schopnost skupiny přeměnit vlastní kapitál na čistý zisk, se snížil z 13 % v roce 2021 na 8 % na konci roku 2022.

(520) Společnost SAIC Motor Corporation Limited používala k financování svých operací krátkodobé a dlouhodobé dluhy. Komise posoudila krátkodobou likviditu a dlouhodobou solventnost skupiny.

(521) Pokud jde o krátkodobou likviditu, skupina uvedla průměrný ukazatel běžné likvidity 1,07 v roce 2022. Ačkoli je současný ukazatel mírně vyšší než 1, krátkodobá aktiva skupiny stačí k úhradě krátkodobých závazků, což nepostačuje k odůvodnění vysokého úvěrového ratingu, pro který by společnost měla mít ukazatel nejméně 2. Ukazatel pohotové likvidity společnosti v roce 2022 činil 0,87 a v roce 2021 0,97, přičemž za referenční hodnotu se považuje ukazatel pohotové likvidity nejméně 1. Společnost, která má ukazatel pohotové likvidity nižší než 1, nemusí být schopna v krátkodobém horizontu splácet své krátkodobé závazky. Ukazatel okamžité likvidity skupiny činil v roce 2022 v průměru 0,4. Skupina tedy neměla k dispozici dostatek hotovosti na úhradu svých krátkodobých dluhů. Pokud jde o ukazatele krátkodobé likvidity, dospěla Komise k závěru, že dotčená skupina vykazovala problémy s krátkodobou likviditou, které vedly k tomu, že získala profil rizikového dlužníka.

(522) Pokud jde o dlouhodobý dluh, společnost SAIC Motor Corporation Limited měla na konsolidované úrovni vysoký poměr dluhu k aktivům 0,66, což znamená, že 66 % aktiv společnosti je financováno na dluh. Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu činil 1,79 v roce 2021 a 1,94 v roce 2022, což poukazuje na skutečnost, že společnost financuje svou činnost především prostřednictvím zadlužení. Čím vyšší je poměr dluhu k aktivům a dluhu k vlastnímu kapitálu, tím vyšší je finanční riziko společnosti. Kromě toho dva z vyvážejících výrobců skupiny (SAIC Maxus Automotive Company Limited a Nanjing Automobile (Group) Corporation) uzavřeli v období mezi lety 2009 a 2015 s bankami ve vlastnictví státu čtyři dohody o výměně dluhu za vlastní kapitál, aby zlepšili svou strukturu dluhu. V rámci takové dohody by společnosti mohly převést část svého dluhu vůči bankám ve vlastnictví státu na akcie, a snížit tak závazky ve své rozvaze. V roce 2017 navíc společnost SAIC Motor Corporation Limited využila kapitálové injekce, na níž se podílely mimo jiné finanční instituce ve vlastnictví státu, což mělo opět pozitivní dopad na strukturu dluhu skupiny. Přestože k těmto událostem došlo před obdobím šetření, měly trvalý strukturální dopad na rozvahu.

(523) Komise dále zjistila, že skupina uzavřela smlouvy o úvěrech s konkrétním cílem nahradit úvěry. Jak je vysvětleno v oddíle 3.4.2.1, existence revolvingových úvěrů se považuje za známku dalších rizik spojených s problémy s likviditou.

(524) Komise konstatovala, že čínská ratingová agentura udělila společnosti SAIC Motor Corporation Limited hodnocení AAA. Vzhledem k celkovému zkreslení čínských ratingů popsanému v oddíle 3.4.1.9 a k výše popsané finanční situaci skupiny dospěla Komise k závěru, že tento rating není spolehlivý.

(525) Komise dospěla k závěru, že celková finanční situace skupiny odpovídá ratingu B. Podle definic ratingu agentury Standard & Poor's je dlužník hodnocený ratingem „B" zranitelnější než dlužník hodnocený ratingem „BB", dlužník však je stále schopen plnit své finanční závazky. Nepříznivé podnikatelské, finanční či ekonomické podmínky však mohou narušit jeho schopnost či ochotu plnit své finanční závazky. Tato referenční hodnota se tudíž považuje za vhodnou k zohlednění dodatečného rizika plynoucího z využívání revolvingových úvěrů a dluhopisů vydaných pro účely restrukturalizace dluhu.

(526) Uvedená přirážka byla tedy určena na základě výpočtu relativního rozpětí mezi indexy korporátních dluhopisů USA s ratingem AA a korporátních dluhopisů USA s ratingem B podle údajů agentury Bloomberg pro průmyslové segmenty. Takto vypočítané relativní rozpětí pak bylo připočteno k referenční úrokové sazbě vyhlášené PBOC, nebo, po 20. srpnu 2019, k základní úrokové sazbě oznámené NIFC v den, kdy byl úvěr poskytnut, a na tutéž délku trvání jako u dotčeného úvěru. To bylo provedeno jednotlivě pro každý úvěr a finanční leasing poskytnutý uvedené společnosti.

(527) Co se týče úvěrů v cizí měně v ČLR, situace ohledně narušení trhu a neexistence efektivního ratingu je stejná, jelikož tyto úvěry jsou poskytovány týmiž čínskými finančními institucemi. Jak bylo uvedeno výše, z tohoto důvodu byly k určení vhodné referenční hodnoty použity korporátní dluhopisy s ratingem B v příslušné měně vydané v období šetření.

3.5.2.4. Závěr týkající se preferenčního financování: úvěry

(528) Komise zjistila, že všechny skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku využívaly v období šetření preferenčního financování prostřednictvím úvěrů. Vzhledem k existenci finančního příspěvku, výhody pro vyvážející výrobce a specifičnosti považovala Komise preferenční financování prostřednictvím úvěrů za napadnutelnou subvenci.

(529) Sazby subvence zjištěné s ohledem na preferenční financování prostřednictvím úvěrů během období šetření u skupin společností zařazených do vzorku činily:

Preferenční financování: úvěry

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	0,16 %
Skupina Geely	0,81 %
Skupina SAIC	1,38 %

3.5.3. *Preferenční financování: jiné typy financování*

3.5.3.1. Úvěrové linky

a) Obecně

(530) Účelem úvěrové linky je stanovit limit pro úvěry, který může společnost kdykoli využít k financování svých stávajících operací, a zajistit tak pružné a okamžitě dostupné financování provozního kapitálu. Smlouvy o úvěrové lince poskytnuté skupinám zařazeným do vzorku se týkají různých forem financování, které mají společnosti podepisující tyto smlouvy k dispozici a které zahrnují všechny druhy krátkodobého financování, jako jsou krátkodobé půjčky, bankovní akcepty, akreditivy atd. Podle odborné literatury o financích navíc v tržních ekonomikách ve většině případů převažují úvěrové linky. Například na ně připadá více než 80 % bankovního financování poskytnutého americkým veřejným podnikům ([179]). Kromě toho v Kanadě, kde bankovní akceptace představují přímý a nepodmíněný závazek akceptující banky (jako je tomu v Číně), by banky obvykle přijímaly bankovní akceptace pouze od dlužníků z řad podniků, kteří mají u dané banky zřízenou úvěrovou linku ([180]). Komise se proto domnívala, že veškeré krátkodobé financování společností zařazených do vzorku, jako jsou krátkodobé úvěry, návrhy bankovních akceptů atd., by v zásadě měly být kryty nástrojem v podobě úvěrové linky.

([179]) https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdfNALYSIS KORPORÁTNÍCH ÚVĚROVÝCH LINEK (bde.es)

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

b) Zjištění vyplývající z šetření

(531) Komise zjistila, že čínské finanční instituce v souvislosti s financováním poskytovaly každé skupině zařazené do vzorku úvěrové linky. Jednalo se o rámcové dohody, podle nichž banka umožňovala společnostem zařazeným do vzorku použít různé dluhové nástroje, jako jsou úvěry na provozní kapitál, návrhy bankovních akceptů a jiné formy obchodního financování, do určité maximální částky.

(532) Jak je uvedeno v 530. bodě odůvodnění, veškeré krátkodobé financování by mělo být kryto úvěrovou linkou. Komise proto porovnala výši úvěrových linek, které měly spolupracující společnosti k dispozici během období šetření, s výší krátkodobého financování, které tyto společnosti použily v tomtéž období, aby zjistila, zda se na veškeré krátkodobé financování vztahovala úvěrová linka. V případě, že výše krátkodobého financování přesáhla limit úvěrové linky, zvýšila Komise výši stávající úvěrové linky o částku, kterou vyvážející výrobci skutečně využili nad rámec uvedeného limitu úvěrové linky.

(533) Za běžných tržních podmínek by úvěrové linky podléhaly tzv. poplatku „za sjednání" nebo „za poskytnutí úvěru", který by kryl náklady a rizika banky při otevření úvěrové linky, jakož i „poplatku za obnovení" účtovanému každoročně za obnovení platnosti úvěrových linek ([181]). Tyto poplatky pokrývají administrativní náklady, jako jsou náklady na zpracování žádosti a provádění bezpečnostních kontrol, ale také náklady vyplývající z obezřetnostních požadavků kladených na banky, protože kapitál vázaný v rámci úvěrové linky snižuje kapitálové poměry banky, které musí udržovat, aby se zajistila proti systémovým rizikům. Komise však zjistila, že všechny skupiny společností zařazené do vzorku využívaly úvěrových linek poskytovaných bezplatně. Proto byla prošetřovaným skupinám společností poskytnuta výhoda ve smyslu čl. 6 písm. d) základního nařízení.

c) Specifičnost

(534) Jak je uvedeno v 210. bodě odůvodnění, podle rozhodnutí č. 40 musí finanční instituce poskytovat podporovaným odvětvím úvěrovou podporu.

(535) Komise se domnívala, že vzhledem k tomu, že úvěrové linky jsou neodmyslitelně spojeny se všemi druhy krátkodobého financování poskytovaného společnostem zařazeným do vzorku, měly by být považovány za formu preferenční finanční podpory ze strany finančních institucí podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV. Jak je uvedeno v oddíle 3.1 výše, odvětví BEV patří k podporovaným odvětvím, a je proto způsobilé pro veškerou možnou finanční podporu.

d) Výpočet výše subvence

(536) V souladu s čl. 6 písm. d) bodem ii) základního nařízení Komise považovala za výhodu, kterou příjemci získali, rozdíl mezi částkou, kterou zaplatili jako poplatek za otevření nebo obnovení úvěrových linek čínskými finančními institucemi, a částkou, kterou by zaplatili za srovnatelnou obchodní úvěrovou linku získanou za nezkreslenou tržní sazbu.

(537) Žádná ze společností zařazených do vzorku neplatila poplatek za úvěrovou linku. Podobně Komise nezjistila žádné poplatky za úvěrové linky v zemi ani v předchozích šetřeních. Naopak, jediný případ, kdy vyvážející výrobce zařazený do vzorku zaplatil poplatek za úvěrovou linku, se týkal společnosti, která získala úvěrové linky od dvou bank, jejichž ústředí bylo usazeno v jiné finanční jurisdikci než v ČLR, a které tak podléhaly poplatkům, jak je obvyklé na světových finančních trzích ([182]). Z veřejně dostupných informací se zdá, že v některých případech jsou v Číně poplatky za úvěrovou linku účtovány ([183]), ale výši těchto poplatků se nepodařilo zjistit. Komise proto neměla jinou možnost než hledat vhodný referenční poplatek mimo Čínu. Příslušné sazby pro poplatek za sjednání a poplatek za obnovení byly tedy stanoveny na 1,75 % a 1,25 % s odkazem na veřejně přístupné údaje ([184]).

([181]) Viz například: 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]) Viz případ pneumatik, 297. bod odůvodnění.

([183]) Viz příklad Čínské banky: Credit Line https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com)

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/ (konzultováno dne 29. dubna 2024).

(538) Poplatek za sjednání a poplatek za obnovení jsou v zásadě splatné paušálně v okamžiku otevření nové úvěrové linky, respektive obnovení stávající úvěrové linky. Pro účely výpočtu však Komise vzala v úvahu úvěrové linky, které byly otevřeny nebo obnoveny před zahájením období šetření, ale byly skupinám zařazeným do vzorku k dispozici během období šetření, a také úvěrové linky, které byly otevřeny během období šetření.

3.5.3.2. Návrhy bankovních akceptů

a) Obecně

(539) Návrhy bankovních akceptů jsou finanční produkty, které mají rozvíjet aktivnější domácí peněžní trh rozšířením úvěrových facilit. Jedná se o formu krátkodobého financování, která může „*snížit náklady na* financování *a zvýšit kapitálovou účinnost*“ výstavce ([185]). Kromě toho, jak uvedla banka PBOC na svých webových stránkách, „*návrh bankovního akceptu může zaručit vytvoření a plnění smlouvy mezi kupujícím a prodávajícím a rovněž podpořit obrat kapitálu prostřednictvím intervence pomocí úvěru od Čínské banky*“ ([186]). Kromě toho propaguje DBS Bank na svých internetových stránkách návrhy bankovních akceptů jako prostředek pro „*zlepšení provozního kapitálu prostřednictvím odkladu plateb*“ ([187]). Obecné podmínky pro vydávání a používání bankovních akceptů jsou stanoveny v zákoně o obchodovatelných nástrojích Čínské lidové republiky ([188]).

(540) Komise již v předchozích šetřeních zjistila, že návrhy bankovních akceptů jsou ve značné míře používány jako platební prostředek v obchodních transakcích jako náhrada za peněžní poukázky, čímž se usnadňuje obrat hotovosti a provozní kapitál výstavce ([189]).

(541) Návrhy bankovních akceptů lze skutečně použít pouze k vyrovnání uskutečněných obchodních transakcí a výstavce musí v tomto ohledu předložit dostatečné důkazy, např. prostřednictvím kupní/prodejní smlouvy, faktury a poukázky na dodání atd. Návrhy bankovních akceptů mohou být použity jako běžné platební prostředky v kupních smlouvách spolu s jinými prostředky, jako je převod peněz nebo peněžní poukázka.

(542) Návrh bankovního akceptu vypracuje žadatel (výstavce, který je rovněž kupujícím při dané obchodní transakci) a je přijat bankou. Přijetím tohoto návrhu banka akceptuje bezpodmínečnou platbu peněžní částky uvedené v návrhu příjemci/držiteli ke stanovenému datu (datu splatnosti).

(543) Smlouvy o bankovních akceptech obecně obsahují seznam transakcí zahrnutých do částky v návrhu s uvedením termínu splatnosti u dodavatele a data splatnosti návrhu bankovního akceptu.

(544) Komise rovněž zjistila, že jsou návrhy bankovních akceptů v Číně vydávány v rámci smlouvy o návrhu bankovního akceptu, v níž je uvedena totožnost banky, dodavatelů a kupujícího, závazky banky a kupujícího a podrobné údaje o hodnotě u jednotlivých dodavatelů, termínu splatnosti dohodnutém s dodavatelem a datu splatnosti návrhu bankovního akceptu.

(545) Komise rovněž zjistila, že dohody o úvěrových linkách obecně uvádějí návrhy bankovních akceptů jako možné využití finančního limitu spolu s dalšími krátkodobými finančními nástroji, jako jsou úvěry na provozní kapitál.

(546) V závislosti na podmínkách, které každá banka stanoví, může být po výstavci požadováno, aby složil malou zálohu na zvláštní účet, učinil příslib a složil poplatek za akcept. V každém případě je výstavce povinen převést celou částku návrhu bankovního akceptu na zvláštní účet nejpozději ke dni splatnosti návrhu bankovního akceptu.

([185]) Viz internetové stránky Čínské lidové banky: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Tamtéž.
([187]) Viz internetové stránky DBS Bank: https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance
([188]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html
([189]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 359. až 370. bod odůvodnění, případ hliníkové fólie, 334. až 356. bod odůvodnění, a případ kabelů z optických vláken, 358. až 370. bod odůvodnění.

(547) Po přijetí bankou odsouhlasí výstavce návrh bankovního akceptu a převede jej na příjemce, který je zároveň dodavatelem v dané obchodní transakci, a to jako platbu faktury. Platební povinnost kupujícího (výstavce) vůči dodavateli (příjemci) je tak zrušena. Je vytvořena nová platební povinnost kupujícího vůči přijímající bance na stejnou částku (výstavce má povinnost zaplatit bance v hotovosti před splatností návrhu bankovního akceptu). To bylo dále potvrzeno čínskou vládou během inspekce na místě v předchozím šetření ([190]), a sice že jakmile společnost zaplatí dodavateli návrhem bankovního akceptu, již nemá povinnost ve vztahu k dodavateli, ale k bance, protože ten, kdo požádal o vystavení návrhu bankovního akceptu, bude muset bance splatit celou částku k datu splatnosti. Vydání návrhů bankovních akceptů tedy nahrazuje povinnost výstavce vůči jeho dodavateli závazkem vůči bance.

(548) Splatnost návrhů bankovních akceptů se liší v závislosti na podmínkách jednotlivých bank a může činit až 1 rok.

(549) Příjemce (nebo držitel) návrhu bankovního akceptu má před splatností tři možnosti:

— počkat do momentu splatnosti, než bude vyplacena v hotovosti plná výše jmenovité hodnoty návrhu přijímající bankou,

— odsouhlasit návrh bankovního akceptu, tj. použít jej jako platební prostředek pro své závazky vůči jiným stranám, nebo

— diskontovat návrh bankovního akceptu s přijímající bankou nebo jinou bankou a inkasovat hotovost oproti platbě diskontní sazby.

(550) Datum vydání návrhu bankovního akceptu obecně odpovídá termínu splatnosti dohodnutému s dodavatelem, ale může být také datem předcházejícím nebo pozdějším k termínu splatnosti. Šetřením bylo zjištěno, že pokud jde o společnosti zařazené do vzorku, datem vydání bylo zpravidla datum splatnosti u dodavatele nebo datum, které mu předchází, a v některých případech i datum po uplynutí termínu splatnosti. Komise zjistila, že splatnost návrhů bankovních akceptů společností zařazených do vzorku je ve většině případů od 1 měsíce do 12 měsíců od data splatnosti faktury.

(551) Pokud jde o účetní zpracování návrhů bankovních akceptů, jsou v účetnictví výstavců, tj. vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, zaúčtovány jako závazky vůči bance. Úvěrové referenční centrum Čínské lidové banky (dále jen „CRCP“) uznává návrhy bankovních akceptů jako *„nevypořádané úvěry“* poskytované bankami na stejné úrovni jako úvěry, akreditivy nebo obchodní financování. Je nutné také uvést, že CRCP je podporováno finančními institucemi, které poskytují různé druhy úvěrů, a že tyto finanční instituce tudíž uznávají návrhy bankovních akceptů jako závazky vůči nim. Smlouvy o bankovních akceptech, které byly získány během šetření, mimoto stanoví, že pokud kupující nesplatí ke dni splatnosti návrhů bankovních akceptů částku v plné výši, bude banka považovat neuhrazenou částku za úvěr, jenž nebyl bance splacen.

(552) Z hlediska hotovosti tento nástroj tedy fakticky poskytuje výstavci odklad termínu splatnosti, protože skutečná úhrada hotovosti u transakce proběhne v době splatnosti návrhu bankovního akceptu, a nikoli v okamžiku, kdy musel výstavce zaplatit svému dodavateli. V případě neexistence takového finančního nástroje by výstavce buď použil svůj vlastní provozní kapitál, což obnáší náklady, nebo by sjednal krátkodobý úvěr na provozní kapitál s bankou, aby zaplatil svým dodavatelům, což rovněž obnáší náklady. Díky platbě pomocí návrhů bankovních akceptů používá výstavce ve skutečnosti dodané zboží nebo služby během období 1 měsíce až 1 roku, ovšem aniž by byl nucen předem zaplatit jakoukoli hotovost a bez vynaložení jakýchkoliv nákladů.

(553) Jako příklad použití návrhů bankovních akceptů jako náhrady krátkodobých úvěrů Komise zjistila, že některé společnosti zařazené do vzorku neměly téměř žádné úvěry. Návrhy bankovních akceptů vystavené těmito společnostmi během období šetření však představovaly významnou část jejich závazků. Například dvě ze společností skupiny SAIC neměly téměř žádné půjčky, ale nesplacené bankovní přijaté úvěry na konci období šetření představovaly přibližně 20 % jejich krátkodobých závazků.

([190]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 381. bod odůvodnění.

(554) Za běžných tržních okolností ([191]) by návrhy bankovních akceptů jakožto finanční nástroje obnášely pro výstavce náklady na financování. Šetření ukázalo, že všechny společnosti zařazené do vzorku během období šetření použily návrhy bankovních akceptů a zaplatily pouze provizi za služby banky související s akcepty, která obvykle činila 0,05 % jmenovité hodnoty návrhu ([192]). Žádná ze společností zařazených do vzorku však nenesla náklady na financování prostřednictvím návrhů bankovních akceptů, když odložila platbu za dodání zboží a poskytnutí služeb. Komise proto dospěla k závěru, že společnosti, které jsou předmětem šetření, měly výhodu z financování ve formě návrhů bankovních akceptů, za něž nenesly žádné náklady.

(555) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že systém bankovních akceptů zavedený v ČLR poskytl všem vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku bezplatné financování jejich běžných operací, čímž poskytl napadnutelnou výhodu, jak je popsáno v 562. až 566. bodě odůvodnění, v souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

(556) V souladu s předchozími šetřeními, během kterých Komise zjistila ([193]), že návrhy bankovních akceptů mají skutečně tentýž účel a tytéž účinky jako krátkodobé úvěry na provozní kapitál, neboť je společnosti používají k financování svých běžných operací, místo aby využívali krátkodobé úvěry na provozní kapitál, a proto by měly nést náklady odpovídající financování z krátkodobých úvěrů na provozní kapitál.

(557) V průběhu šetření skupina BYD vysvětlila, že pro některé bankovní akcepty má s různými bankami zavedený systém kompenzace bankovních akceptů. Komise měla za to, že vydání dohody o započtení nemění nic na skutečnosti, že byl vydán bankovní akcept, a s ohledem na důkazy zjištěné v 539. až 556. bodě odůvodnění Komise při výpočtu výhody pro skupinu BYD zohlednila bankovní akcept pro započtení.

b) Specifičnost

(558) Pokud jde o specifičnost, jak je uvedeno v 534. bodě odůvodnění, podle rozhodnutí č. 40 musí finanční instituce poskytovat podporovaným odvětvím úvěrovou podporu.

(559) Komise dospěla k závěru, že návrhy bankovních akceptů jsou jinou formou preferenční finanční podpory poskytované finančními institucemi podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV. Jak je uvedeno v oddíle 3.1 výše, odvětví BEV totiž patří k podporovaným odvětvím, a je proto způsobilé pro veškerou možnou finanční podporu. Návrhy bankovních akceptů jsou navíc podobně jako úvěrové linky neoddělitelně spjaty s jinými druhy preferenčních půjček, jako jsou úvěry, a jsou součástí úvěrové podpory poskytované konkrétně podporovaným odvětvím, takže se na ně rovněž vztahuje analýza veřejnoprávních subjektů a analýza specifičnosti, jež byly popsány v oddílech 3.4.1.1 až 3.4.1.5 i v oddíle 3.4.2.2 výše u úvěrů.

(560) Navíc CBIRC vydala v roce 2020 oznámení, ve kterém uvádí, že vnitrostátní finanční instituce může za účelem posílení úvěrové podpory pro navazující podniky v hlavních podnicích poskytnout úvěrovou podporu navazujícím podnikům, aby získávaly zboží a platily za zboží otevřením bankovních akceptů, vnitrostátních akreditivů, předběžného financování atd. ([194]). Návrhy bankovních akceptů jako forma financování jsou tak součástí systému preferenční finanční podpory ze strany finančních institucí pro podporovaná odvětví, jako je například odvětví BEV.

(561) Nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že by jakýkoli podnik v ČLR (jiný než v rámci podporovaných odvětví) mohl využívat návrhů bankovních akceptů za stejných preferenčních podmínek.

([191]) Viz například případ Kanady: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) V souladu se sazbou stanovenou v administrativních opatřeních pro platby a zúčtování 393/1997, které vydala PBOC.

([193]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 385. bod odůvodnění, případ hliníkové fólie, 353. bod odůvodnění, a případ kabelů z optických vláken, 373. bod odůvodnění.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn)

c) Výpočet výše subvence

(562) Při výpočtu výše napadnutelné subvence posoudila Komise výhodu, která byla příjemcům poskytnuta v období šetření.

(563) Jak je uvedeno ve 531. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku využívali návrhy bankovních akceptů k řešení svých potřeb v oblasti krátkodobého financování bez placení protiplnění.

(564) Komise proto dospěla k závěru, že výstavci bankovních akceptů by měli platit protiplnění za dobu financování. Komise se domnívala, že doba financování začala dnem vydání návrhu bankovního akceptu a skončila dnem splatnosti návrhu bankovního akceptu. Pokud jde o návrhy bankovních akceptů vydané před zahájením období šetření a návrhy bankovních akceptů s datem splatnosti po skončení období šetření, Komise vypočítala výhodu pouze pro dobu financování, na kterou se vztahuje období šetření.

(565) V souladu s čl. 6 písm. b) základního nařízení, vzhledem k tomu, že návrhy bankovních akceptů představují formu krátkodobého financování a že mají ve skutečnosti stejný účel jako krátkodobé úvěry na provozní kapitál, měla Komise za to, že výhodou takto poskytnutou příjemcům je rozdíl mezi částkou, kterou společnost skutečně zaplatila jako protiplnění za financování prostřednictvím návrhů bankovních akceptů, a částkou, kterou by měla zaplatit s uplatněním úrokové sazby pro krátkodobé financování.

(566) Komise určila výhodu vyplývající z nezaplacení nákladů na krátkodobé financování. Komise proto dospěla k závěru, že jak bylo zjištěno v předchozích šetřeních ([195]), návrhy bankovních akceptů by měly obnášet náklady odpovídající financování pomocí krátkodobých úvěrů. Komise proto uplatnila stejnou metodiku jako u financování pomocí krátkodobých úvěrů v RMB, jak je popsáno v oddíle 3.5.2.3.

3.5.3.3. Diskontované směnky

a) Obecně

(567) Šetření ukázalo, že čínské finanční instituce diskontovaly pohledávky vůči skupině BYD výměnou za hotovost.

(568) Finanční zprostředkovatelé prostřednictvím této operace postoupili částky pohledávek před jejich splatností. Společnosti obdržely počáteční finanční prostředky převodem práv k budoucím pohledávkám na finanční instituce po odečtení poplatků a použitelných diskontních sazeb. Použitelná diskontní sazba by měla konkrétním způsobem vyrovnat riziko selhání, které je silně ovlivněno ratingem posledního subjektu, který je odpovědný za plnění platební povinnosti.

(569) Jak bylo stanoveno v předchozích šetřeních ([196]), za běžných tržních okolností by měla použitelná diskontní sazba vyrovnat náklady a rizika banky. Jak je vysvětleno v oddílech 3.5.1 a 3.5.2 výše, úvěry poskytnuté čínskými finančními institucemi odrážejí významné vládní zásahy, zejména s dopadem na úvěrový rating vyvážejících výrobců, a neodrážejí úrokové sazby, které by se běžně vyskytovaly na fungujícím trhu.

(570) Výhodou takto poskytnutou příjemcům by byl rozdíl mezi diskontní sazbou uplatňovanou čínskými finančními institucemi a diskontní sazbou použitelnou na srovnatelnou operaci na trhu, například na úvěr.

b) Specifičnost

(571) Pokud jde o specifičnost, jak je uvedeno v 210. bodě odůvodnění, podle rozhodnutí č. 40 musí finanční instituce poskytovat podporovaným odvětvím úvěrovou podporu.

([195]) Viz 399. bod odůvodnění případu textilií ze skleněných vláken a 356. bod odůvodnění případu hliníkových fólií.
([196]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 413. až 419. bod odůvodnění.

(572) Jak bylo stanoveno v předchozích šetřeních ([197]), Komise dospěla k závěru, že diskontované směnky jsou jinou formou preferenční finanční podpory poskytované finančními institucemi podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV. Jak je uvedeno v oddíle 3.1 výše, odvětví BEV totiž patří k podporovaným odvětvím, a je proto způsobilé pro veškerou možnou finanční podporu. Diskontované směnky jsou jakožto forma financování součástí systému preferenční finanční podpory ze strany finančních institucí pro podporovaná odvětví, jako je odvětví BEV.

(573) Nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že by jakýkoli podnik v ČLR (jiný než v rámci podporovaných odvětví) mohl využívat diskontované směnky za stejných preferenčních podmínek.

c) Výpočet výše subvence

(574) Jak je uvedeno ve 567. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že vyvážející výrobce zařazený do vzorku využíval diskontované směnky k řešení svých potřeb v oblasti krátkodobého financování.

(575) V souladu s čl. 6 písm. b) základního nařízení, vzhledem k tomu, že diskontované směnky představují formu krátkodobého financování a že mají ve skutečnosti stejný účel jako krátkodobé úvěry na provozní kapitál, měla Komise za to, že výhodou takto poskytnutou příjemcům je rozdíl mezi diskontní sazbou, kterou skutečně zaplatili, a částkou, kterou by měli zaplatit s uplatněním úrokové sazby pro krátkodobé financování.

(576) Komise určila výhodu vyplývající z nezaplacení nákladů na krátkodobé financování. Komise proto dospěla k závěru, že diskontní směnky by měly obnášet náklady odpovídající financování pomocí krátkodobých úvěrů. Komise proto uplatnila stejnou metodiku jako u financování pomocí krátkodobých úvěrů v RMB, jak je popsáno v oddíle 3.5.2.3.

3.5.3.4. Podpora kapitálových investic

3.5.3.4.1. *Kapitalizace pohledávky*

a) Obecně

(577) Komise zjistila, že jedna ze společností skupiny Geely, a to Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (dále jen „NHBGAP“), provedla během období šetření kapitalizaci pohledávky ve prospěch CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd, dceřiné společnosti Industrial and Commercial Bank of China. Společnost CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd. je investiční fond patřící státní bance, považovaný za veřejný subjekt a/nebo pověřený či řízený podle oddílu 3.5.1.1 výše.

(578) Ve spise nejsou žádné informace o podmínkách, za kterých k takové kapitalizaci pohledávky během období šetření došlo.

(579) Komise měla za to, že banka by za běžných tržních podmínek nekapitalizovala pohledávku bez další náhrady. Dospěla k závěru, že vlastní kapitál je mnohem spekulativnějším finančním nástrojem než dluh, protože neexistuje jistota, že se bance její původní kapitálová investice vrátí. Vlastní kapitál navíc nemusí nutně zajistit návratnost investice, na rozdíl od úrokové sazby spojené s úvěrem. Zvýšené riziko, které společnost CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd. podstoupila kvůli této kapitalizaci pohledávky, je podpořeno důkazy o slabé finanční situaci skupiny Geely, jak je popsáno v 507. až 514. bodě odůvodnění. V období od roku 2021 do období šetření také společnost NHBGAP výrazně rozšířila své obchodní operace a zaznamenala téměř desetinásobný nárůst. Je proto pravděpodobné, že společnost potřebovala k podpoře tohoto růstu dodatečnou likviditu, která byla uspokojena uvolněním prostředků, jež byly dříve vázány dlouhodobými dluhovými dohodami, což bylo pro NHBGAP přínosné.

([197]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 413. až 419. bod odůvodnění.

(580) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že kapitalizace pohledávky poskytla společnosti NHBGAP v období šetření výhodu, a že tuto výhodu poskytl veřejnoprávní subjekt nebo subjekt jinak pověřený nebo řízený státem v zájmu dosažení cílů průmyslové politiky.

b) Specifičnost

(581) Komise dospěla k závěru, že preferenční financování prostřednictvím kapitalizace pohledávky je specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož investoři jsou subjekty, které působí na základě pokynů politik státu, jež uvádí odvětví BEV jako podporované odvětví. V každém případě informace, které jsou k dispozici, poukazují na poskytnutí této subvence *ad hoc* společnosti Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, což z ní činí specifickou subvenci pro určitý podnik.

c) Výpočet *výhody*

(582) Ve spisu nebyly žádné důkazy, na jejichž základě by Komise mohla posoudit, zda byla významná rizika, která banky podstupují, nějakým způsobem kompenzována nebo zohledněna v provedených investicích. Všechny prvky uvedené v 579. bodě odůvodnění však poukazují na specifickou hospodářskou situaci společnosti NHBGAP a na průmyslové cíle sledované touto transakcí a podporují závěr, že tato transakce neměla tržní logiku, která by odrážela významná skutečná související rizika, jako je pravděpodobná potřeba likvidity pro financování růstu společnosti a celkově slabá finanční situace skupiny Geely, jak je vysvětleno v oddíle 3.5.2.3.

(583) V důsledku toho Komise považovala transakci za srovnatelnou s odpuštěním dluhu a zacházela s ní jako s financováním úvěrem s bezplatným úrokem. Komise se proto rozhodla použít metodiku výpočtu pro úvěry popsanou v oddíle 3.4.2. To znamená, že relativní rozpětí mezi korporátními dluhopisy USA s ratingem AA a použitelnými korporátními dluhopisy USA s ratingem B o stejné délce trvání se použije na referenční úrokové sazby, které zveřejnila PBOC, k určení tržní úrokové sazby úvěrů, která je následně porovnána se skutečnou úrokovou sazbou, kterou platí daná společnost, za účelem určení výhody.

3.5.3.4.2. *Kapitálové injekce*

a) *Skupina* Geely

1) *Obecně*

(584) Komise zjistila, že dvě ze společností skupiny Geely, a to Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (dále jen „ZGA“) a NHBGAP, využívaly v období šetření finanční prostředky poskytnuté státem vlastněnými subjekty, konkrétně společnostmi Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership a BOC Financial Assets Investments Co., Ltd., prostřednictvím zvláštních forem kapitálových injekcí.

(585) Tyto finanční prostředky byly převedeny ve formě zvýšení vlastního kapitálu, avšak automaticky neposkytovaly investorům plná práva akcionářů. Investoři ani po převedení finančních prostředků nezískali plný přístup k právům akcionářů ani neobdrželi výměnou žádnou platbu úroků.

(586) Jak bylo stanoveno v předchozích šetřeních ([198]), společnost by za účelem kompenzace využívání finančních prostředků převedla část vlastnictví společnosti krátce poté, co finanční prostředky dorazily, nebo by je vykázala jako dluh. V tomto případě se však tato forma financování ve skutečnosti spíše než kapitálovému nástroji podobá klasické dlouhodobé bezúročné akcionářské půjčce.

(587) S ohledem na předcházející úvahy došla Komise k závěru, že během období šetření měly tyto dvě společnosti ve spojení výhodu z přístupu ke značnému objemu finančních prostředků, které pro ni neobnášely žádné náklady, a to prostřednictvím společností, které fungují jako mechanismus financování. Vzhledem k tomu, že tato zvláštní forma daných kapitálových injekcí nepřiznávala investorům práva akcionářů, měla Komise za to, že měly podobný účinek jako bezúročná půjčka.

([198]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 430. až 432. bod odůvodnění.

(588) Při použití veřejně dostupných informací, jako jsou výroční zprávy, informace dostupné v katalozích firem, na internetových stránkách investorů či ve veřejně dostupných databázích, Komise zjistila, že investoři, kteří poskytli skupině Geely finanční prostředky, byli částečně nebo zcela ve vlastnictví státu.

(589) Pokud jde o společnost Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, zjistila Komise, že více než 63 % akcií v konečném důsledku držela místní vláda a státní podniky. Konkrétně 99,9 % akcií vlastní společnost Dexiang Automobile Industry, která je zase z 53,72 % vlastněna společností Xi'an Xiangji automobile partnership, která je zase spřízněna se skupinou KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), což je státní podnik ve vlastnictví řídícího výboru zóny hospodářského a technologického rozvoje Si-an, kde má místní správa konečnou rozhodovací pravomoc a dohled nad společností, včetně jmenování vedení, rozhodování o strategickém rozvoji a investičním plánu a dohledu nad jejími hlavními rozhodnutími o financování. Společnost Xi'an Kingfar dostává průběžnou vládní podporu ve formě kapitálových injekcí a finančních subvencí na podporu svých obchodních operací ([199]). Společnost Dexiang Automobile Industry je rovněž z 10,6 % vlastněna společností Yuanxiang Automobile Company Ltd., která je rovněž vlastněna výše uvedeným státním podnikem (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Podobně Komise zjistila, že společnost Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, nástroj rizikového kapitálu vlády centrální provincie Chu-pej ([200]), je státní podnik. Podle internetových stránek fondu je Yangtze River Industrial Fund zařazen mezi nejlepší čínské vládní poradenské fondy přinejmenším od roku 2017. Fond se zaměřuje na národní strategii a budování moderních průmyslových klastrů v provincii Chu-pej, rozvíjí se kolem strategických rozvíjejících se odvětví, jako jsou (mimo jiné) vozidla využívající nové zdroje energie a inteligentní propojená vozidla, což je jasným důkazem propojení mezi řízením fondu a realizací velkých průmyslových projektů čínské vlády v provincii Chu-pej. Mezi jeho průmyslovými projekty jsou na internetových stránkách uvedeny Lotus Global Smart Factory Project a Geely Intelligent Network Headquarters Project ([201]).

(591) Prostřednictvím těchto fondů převedla čínská vláda finanční prostředky přímo skupině Geely. Jak je vysvětleno v 582. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že jejich operace se neřídí čistě tržní logikou a neodrážejí skutečná tržní rizika spojená s prověřovanými transakcemi. V souladu s vládními politikami na podporu konkrétních odvětví, jak bylo stanoveno v oddíle 3.1 výše, se tito investoři při finanční podpoře skupiny Geely nechovali tak, jak by se choval běžný tržní subjekt.

(592) Komise dále prokázala existenci formálních indicií státní kontroly nad těmito investory. Vzhledem k tomu, že nebyly předloženy konkrétní informace, které by svědčily o opaku, měla Komise zejména za to, že u vedoucích pracovníků a orgánů dohledu ve státem vlastněných společnostech, které jsou vlastníky dotčených subjektů, se předpokládá, že jsou jmenováni státem a jsou odpovědní státu, a to na základě závěrů dosažených v oddílech 3.5.1.5 a 3.5.1.8.

(593) Kromě toho se Komise domnívala, že tato kapitálová injekce slouží jako další forma preferenční finanční podpory pro podporovaná odvětví. Jak je uvedeno v části 3.1, odvětví BEV spadá do kategorie podporovaných a strategických odvětví, takže je způsobilé pro veškerou dostupnou finanční podporu. Kromě toho zpráva o dostatečnosti důkazů ([202]) poskytuje rozsáhlé informace o poradenských fondech, které byly zřízeny za účelem investování do rychle rostoucích čínských odvětví, včetně odvětví BEV. Prostřednictvím těchto poradenských fondů čínská vláda přímo nebo nepřímo převádí finanční prostředky čínským výrobcům BEV prostřednictvím státem vlastněných nebo státem podporovaných kapitálových fondů.

([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]) Viz zpráva o dostatečnosti důkazů, oddíl 3.3.3: *Kapitálové investice financované státem nebo jinak motivované vládou*.

(594) Podobně společnost Financial Assets Investments Co., Ltd. byla shledána dceřinou společností ve stoprocentním vlastnictví Čínské lidové banky. Pokud jde o finanční instituce zapojené do kapitálového vkladu, Komise již v oddíle 3.4.1.7 výše zjistila, že všechny čínské finanční instituce ve vlastnictví státu, které třem skupinám spolupracujících vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku poskytly financování, jsou veřejnoprávními subjekty ve smyslu čl. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) základního nařízení. Alternativně, stejně jako Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership a BOC Financial assets Investments Co., Ltd, by mohla být společnost BOC Financial assets Investments Co., Ltd považována za mechanismus financování ze strany čínské vlády ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv).

(595) Kromě toho, i kdyby tyto státem kontrolované subjekty a finanční instituce nebyly považovány za veřejnoprávní subjekty, Komise zjistila, že by byly považovány za pověřené či řízené čínskou vládou, aby vykonávaly funkce obvykle svěřené vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení, ze stejných důvodů, jaké jsou uvedeny v 269. bodě odůvodnění. Z tohoto důvodu by se jejich chování v každém případě přičetlo čínské vládě.

2) *Specifičnost*

(596) Komise dospěla k závěru, že preferenční financování prostřednictvím vlastního kapitálu je specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož investoři jsou subjekty, které působí na základě pokynů politik státu, jež uvádí odvětví BEV jako podporované odvětví. V každém případě informace, které jsou k dispozici, poukazují na poskytnutí této subvence *ad hoc* skupině Geely, což z ní činí specifickou subvenci pro určitý podnik.

3) *Výpočet výhody*

(597) Komise měla za to, že skupina Geely měla výhodu z podstatného financování prostřednictvím vlastního kapitálu, které mělo podobný účinek jako financování pomocí bezúročných úvěrů. Komise se proto rozhodla použít metodiku výpočtu pro úvěry popsanou v oddíle 3.5.2. To znamená, že relativní rozpětí mezi korporátními dluhopisy USA s ratingem AA a použitelnými korporátními dluhopisy USA s ratingem B o stejné délce trvání se použije na referenční úrokové sazby, které zveřejnila PBOC, k určení tržní úrokové sazby úvěrů, která je následně porovnána se skutečnou úrokovou sazbou, kterou platí daná společnost, za účelem určení výhody.

b) Skupina SAIC

(598) Kromě přímých půjček a dalších forem zvýhodněného financování využila společnost SAIC Motor Group Corp. také prostředky poskytnuté mateřskou společností a finančními institucemi ve vlastnictví státu, a to prostřednictvím kapitálového vkladu na podporu projektů BEV, IT projektů souvisejících s podnikáním v oblasti financování automobilů, projektů týkajících se inteligentních obchodních modelů hromadného přizpůsobení a perspektivních technologií a internetu vozidel.

1) *Zjištění vyplývající z šetření*

(599) Komise na základě veřejně dostupných informací zjistila, že společnost SAIC Motor Corporation Limited v roce 2017 využila kapitálového vkladu ve výši 15 miliard RMB, kterou poskytla její mateřská společnost, její zaměstnanci a šest finančních institucí ([203]). Ačkoli je společnost SAIC Motor Corporation Limited veřejně obchodovanou společností, prostředky na tuto kapitálovou injekci byly získány prostřednictvím neveřejné nabídky schválené CSRC, které se mohla zúčastnit pouze mateřská společnost, zaměstnanci a vybrané finanční instituce.

(600) Jak je uvedeno ve 318. bodě odůvodnění, několik společností skupiny SAIC neposkytlo odpovědi na dotazník. Společnost Shanghai Automotive Industry Group, mateřská společnost společnosti SAIC Motor Corporation Limited, je jednou ze společností skupiny, které nespolupracovaly. Kromě toho, jak je uvedeno v oddíle výše, neposkytla čínská vláda potřebné informace týkající se finančních institucí. Komise proto musela pro své posouzení této transakce použít dostupné údaje.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) Pokud jde o finanční instituce zapojené do kapitálového vkladu, Komise již v oddíle 3.5.1.8 výše zjistila, že všechny čínské finanční instituce ve vlastnictví státu, které třem skupinám spolupracujících vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku poskytly financování, jsou veřejnoprávními subjekty ve smyslu čl. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) základního nařízení.

(602) Kromě toho, i kdyby tyto finanční instituce ve vlastnictví státu nebyly považovány za veřejnoprávní subjekty, Komise by na základě stejných informací zjistila, že by byly považovány za pověřené či řízené čínskou vládou, aby vykonávaly funkce obvykle svěřené vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení, ze stejných důvodů, jaké jsou uvedeny v oddíle 3.5.1.9.

(603) Kromě důkazů uvedených v předchozích oddílech je také důležité konstatovat, že podle řídících stanovisek k budování zeleného finančního systému má čínská vláda za cíl „*aktivně podporovat kvalifikované zelené podniky při získávání finančních prostředků prostřednictvím primárních emisí akcií a sekundárních emisí, aktivně pomáhat kvalifikovaným zeleným podnikům v jejich úsilí o primární emise akcií a pomáhat zeleným podnikům kotovaným na burze vydávat další akcie prostřednictvím sekundárních emisí v souladu se zákonnými postupy* ([204])“. Tento poslední bod přesně odpovídá dané situaci.

(604) Pokud jde o společnost Shanghai Automotive Industry Group, Komise mohla na základě informací předložených společností SAIC Motor Corporation Limited zjistit, že tato společnost je plně vlastněna komisí SASAC. Avšak Komise nenašla žádné veřejně dostupné finanční výkazy ani jiné významné veřejné informace o této společnosti. Komise rovněž nezjistila žádné investice mateřské společnosti do jiných společností skupiny SAIC. Přestože společnosti Shanghai Automotive Industry Group a SAIC Motor Corporation Limited mají různá registrační čísla, všechna veřejně dostupná vyhledávání mateřské společnosti systematicky dávala výsledky pro její jedinou dceřinou společnost, SAIC Motor Corporation Limited. Nakonec Komise konstatovala, že několik členů představenstva společnosti SAIC Motor Corporation Limited vykonávalo podobné funkce také v představenstvu společnosti Shanghai Automotive Industry Group. Vzhledem k tomu, že nejsou k dispozici žádné další informace, lze důvodně předpokládat, že Shanghai Automotive Industry Group je neprovozní krycí společnost. Vzhledem k tomu, že nebylo možné nalézt žádné důkazy o provozních činnostech na úrovni této společnosti, které by vyžadovaly významné finanční prostředky, a vzhledem k tomu, že jedinou známou investicí společnosti je SAIC Motor Corporation Limited, je jediným možným tokem finančních prostředků tok od jejího plného vlastníka, společnosti SASAC, k uvedenému subjektu, společnosti SAIC Motor Corporation Limited. Transakci je tedy třeba považovat za rovnocennou přímému peněžnímu vkladu čínské vlády do společnosti SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Výhoda*

(605) Komise poté analyzovala, zda finanční příspěvek poskytnutý čínskou vládou prostřednictvím komise SASAC a prostřednictvím řady finančních institucí poskytl společnosti SAIC výhodu. Vzhledem k nedostatečné spolupráci společnosti SAIC a čínské vlády musela Komise založit svá zjištění na dostupných údajích podle článku 28 základního nařízení.

(606) Soubor důkazů výše prokázal, že mandátem a cílem komise SASAC a finančních institucí je provádět vládní politiky a plány, mimo jiné poskytováním finanční podpory a finančních prostředků podporovaným odvětvím, mezi něž patří BEV.

(607) Na základě doložených důkazů a v souladu s článkem 28 základního nařízení dospěla Komise k závěru, že finanční příspěvek poskytnutý komisí SASAC různými finančními institucemi poskytl výhodu ve smyslu čl. 3 odst. 2 základního nařízení skupině SAIC v tom smyslu, že tyto finance nemusela získat z jiných zdrojů a platit za něj odpovídající tržní úrokovou sazbu.

3) *Specifičnost*

(608) Pokud jde o specifičnost, jak je uvedeno v 210. bodě odůvodnění, podle rozhodnutí č. 40 musí finanční instituce poskytovat podporovaným odvětvím úvěrovou podporu.

([204]) Řídící stanoviska k budování zeleného finančního systému, vydáno CSRC, č. 228 [2016].

(609) Komise dospěla k závěru, že kapitálová injekce představuje jinou formu preferenční finanční podpory podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV. Jak je uvedeno v oddíle 3.1 výše, odvětví BEV totiž patří k podporovaným a strategickým odvětvím, a je proto způsobilé pro veškerou možnou finanční podporu. Vklady vlastního kapitálu jsou jakožto forma financování součástí systému preferenční finanční podpory pro podporovaná odvětví, jako je odvětví BEV ([205]).

4) *Výpočet výše subvence*

(610) Vzhledem k tomu, že skupina SAIC tento vklad vlastního kapitálu nevykázala, musela se Komise uchýlit k dostupným údajům za použití článku 28 základního nařízení, aby určila výši subvence poskytnuté v podobě finančního příspěvku komise SASAC a různých finančních institucí v podobě kapitálové injekce. Pokud by neexistovala spolupráce, Komise by nemohla toto navýšení kapitálu spojit s konkrétními aktivy a odepisovat vklady vlastního kapitálu po dobu odpovídající odpisům dotčených aktiv. Komise proto považovala tento vklad vlastního kapitálu za rovnocenný půjčce. Pokud by k tomuto navýšení kapitálu nedošlo, musela by si společnost zajistit rovnocenné financování na finančním trhu. Výhoda byla tedy vypočtena stejnou metodou, jaká je popsána v oddíle 3.5.2.3.

3.5.4. *Dluhopisy*

(611) Všechny skupiny zařazené do vzorku využily preferenčního financování v podobě dluhopisů.

3.5.4.1. Právní základ/regulační rámec

— zákon Čínské lidové republiky o cenných papírech (verze 2014) („zákon o cenných papírech“) ([206]),

— správní opatření pro emise korporátních dluhopisů a obchodování s nimi, nařízení Čínské regulační komise pro cenné papíry č. 113, 15. ledna 2015,

— nařízení o správě korporátních dluhopisů, které vydala Státní rada dne 18. ledna 2011,

— opatření pro správu nástrojů dluhového financování jiných než finančních podniků na mezibankovním trhu dluhopisů, která vydala Čínská lidová banka, nařízení Čínské lidové banky [2008] č. 12, 9. dubna 2008,

— řídící stanoviska k budování zeleného finančního systému, vydáno CSRC, č. 228 [2016],

— oznámení o vydání katalogu schválených projektů se zelenými dluhopisy (vydání 2021), vydáno PBOC, NDRC a CSRC, č. 96 [2021], s účinností od 1. července 2021,

— zelený program finančního hodnocení pro bankovní finanční instituce vydaný PBOC, s účinností od 1. července 2021,

— nástroj měnové politiky na podporu projektů snižování emisí uhlíku, vydáno PBOC, 8. listopadu 2021,

— pokyny ke zveřejňování informací o životním prostředí pro finanční instituce, vydáno PBOC, 22. července 2021,

— nástroj pro financování environmentálního kapitálu, vydáno PBOC, 22. července 2021,

— objasnění mechanismů ve vztahu k dluhopisům v oblasti uhlíkové neutrality, vydáno NAFMII, 18. března 2022,

— pokyny pro podnikání v oblasti zeleného dluhového financování pro nefinanční podniky, které vydala NAFMII,

([205]) Viz zpráva o dostatečnosti důkazů, oddíl 3.3.3: *Kapitálové investice financované státem nebo jinak motivované vládou*.
([206]) Naposledy pozměněný dne 28. prosince 2019 prezidentským výnosem č. 37 s účinkem od 1. března 2020.

— pokyny pro vydávání zelených dluhopisů, které vydala NDRC.

(612) V souladu s regulačním rámcem nelze v Číně emitovat dluhopisy nebo s nimi volně obchodovat. Emisi každého dluhopisu musí schválit různé vládní orgány, například PBOC, NDRC nebo CSRC, podle druhu dluhopisu a typu emitenta. Kromě toho podle předpisů pro správu korporátních dluhopisů existují pro emise korporátních dluhopisů roční kvóty.

(613) Navíc by podle článku 16 zákona o cenných papírech, který platil v období šetření, měla veřejná emise korporátních dluhopisů splňovat následující požadavky: „*účel použití výnosů musí být v souladu se státní průmyslovou politikou […]*“ a „*výnosy z veřejné nabídky korporátních dluhopisů se použijí pouze pro schválené účely*“. Článek 12 předpisů pro správu korporátních dluhopisů znovu opakuje, že účel získaných finančních prostředků musí být v souladu s průmyslovou politikou státu. Emise dluhopisů za těchto podmínek se zaměřuje na podporované odvětví, jako je odvětví BEV, a odpovídá praxi finančních institucí na podporu těchto odvětví ([207]).

(614) Podle čl. 16 odst. 5 zákona o cenných papírech „*nesmí kupónová sazba podnikových dluhopisů překročit kupónovou sazbu stanovenou Státní radou*“. Kromě toho článek 18 předpisů pro správu podnikových dluhopisů poskytuje další podrobnosti a uvádí, že „*úroková sazba nabízená pro jakékoli korporátní dluhopisy nesmí být vyšší než 40 % převládající úrokové sazby, kterou platí banky jednotlivcům u spořicích vkladů na dobu určitou se stejnou dobou splatnosti*“.

(615) Navíc článek 18 správních opatření pro emise korporátních dluhopisů a obchodování s nimi stanoví, že pouze některé dluhopisy splňující přísná kritéria kvality, jako je úvěrový rating AAA, mohou být veřejným investorům vydány veřejně nebo mohou být vydány veřejně kvalifikovaným investorům pouze na základě vlastního uvážení emitenta. Korporátní dluhopisy, které nesplňují tyto standardy, mohou být vydány veřejně pouze kvalifikovaným investorům. Z toho vyplývá, že většina korporátních dluhopisů je vydávána kvalifikovaným investorům, které schválila CSRC a kteří jsou čínskými institucionálními investory.

(616) Kromě běžně známých dluhopisů byly zjištěny i tzv. „*zelené*“ dluhové nástroje specifické pro toto šetření. Podle „*Oznámení o vydání katalogu projektů podpořených zelenými dluhopisy*“ se „*zelenými dluhopisy rozumí obchodovatelné cenné papíry, které využívají získané finanční prostředky specificky na podporu zelených průmyslových odvětví, zelených projektů nebo zelených hospodářských činností, které splňují stanovené podmínky, a jsou vydávány v souladu s právními postupy…, mimo jiné včetně zelených finančních dluhopisů, zelených podnikových dluhopisů, zelených podnikových dluhopisů, zelených nástrojů dluhového financování a zelených cenných papírů krytých aktivy*“. Tyto dluhové nástroje tak mohou vydávat pouze společnosti působící v určitých průmyslových činnostech uvedených v katalogu zelených průmyslových činností. Jednou z nich je výroba a prodej vozidel využívajících nové zdroje energie a jejich klíčových konstrukčních částí.

(617) Zelené dluhové nástroje umožňují společnostem získat finanční prostředky za zvýhodněné sazby. V souladu se „*Zeleným programem finančního hodnocení pro bankovní finanční instituce*“ banky PBOC musí čínské banky tyto zelené dluhové nástroje upsat, aby dosáhly určité prahové hodnoty svých finančních aktiv, která přispěje k pozitivnímu posouzení jejich výkonnosti ze strany bankovního regulačního orgánu. Kromě toho musí finanční instituce podle „Nástroje měnové politiky na podporu projektů snižování emisí uhlíku“ banky PBOC poskytovat podnikům financování na podporu zelených průmyslových činností ve výše uvedeném katalogu za zvýhodněné úrokové sazby blízké úrovni základní úrokové sazby v zemi. Čínská lidová banka na oplátku navrhuje bankám preferenční refinanční sazby pro vyplacené zelené finanční prostředky ([208]).

(618) Ačkoli byl právní a regulační rámec tohoto alternativního zdroje finančních prostředků jasně stanoven, odmítla čínská vláda v tomto ohledu poskytnout jakékoli informace. Zjištění proto vycházela z dostupných údajů podle článku 28 základního nařízení.

([207]) Viz případ textilií ze skleněných vláken, 400. a 401. bod odůvodnění.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Výrobci BEV použili dva typy zelených dluhových nástrojů, tj. zelené dluhopisy a zelené cenné papíry zajištěné aktivy (ABS). ABS jsou v podstatě zelené dluhopisy zajištěné aktivy jako kolaterálem. Spočívají v přetransformování úvěrů do odvětví automobilů poskytnutých fyzickým osobám a leasingovým společnostem jako zástavy pro dluhový nástroj zajištěný aktivy vydaný na trhu dluhopisů, na který se vztahuje daná úroková sazba. Tento systém umožňuje výrobcům BEV nahradit střednědobé pohledávky z úvěrů na automobily likvidními prostředky, které jsou okamžitě k dispozici, a tak velmi výhodně předfinancovat své úvěrové obchody, neboť úrokové sazby hrazené z cenných papírů zajištěných aktivy jsou mnohem nižší než úrokové sazby účtované odběratelům za úvěry na automobily.

(620) Kromě toho má odvětví BEV jako odvětví podporované v rámci „Katalogu pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci" na základě rozhodnutí č. 40 nárok na úvěrovou podporu ze strany finančních institucí. Skutečnost, že dluhopisy vydané společnostmi zařazenými do vzorku mají nízkou úrokovou sazbu, tj. úroková sazba blížící se základní úrokové sazbě pro úvěry nebo nižší, je jasnou známkou toho, že finanční instituce, které jsou hlavními investory do těchto dluhopisů, jsou povinny těmto společnostem poskytovat *„úvěrovou podporu"* a při rozhodování o investicích nebo financování zohledňovat jiné aspekty než obchodní hlediska, například cíle vládní politiky. Investor působící v tržních podmínkách by totiž byl citlivější na finanční návratnost investic a s největší pravděpodobností by do korporátních dluhopisů s velmi nízkými úrokovými sazbami neinvestoval. To platí zejména pro finanční instituce, protože výnos těchto dluhopisů se blíží sazbě, za kterou mohou samy získat finanční prostředky od jiných finančních institucí, nebo je nižší. Navíc závěry, k nimž Komise dospěla ohledně finanční situace tří skupin vyvážejících výrobců v oddíle 3.5.2.3 výše, pokud jde o jejich profily likvidity a solventnosti, jsou další známkou toho, že investoři působící v tržních podmínkách by neinvestovali do finančních nástrojů, jako jsou tyto dluhopisy skupin nabízející nízkou finanční návratnost, když emitent představuje vysoká rizika likvidity a solventnosti. Proto podle názoru Komise by takovou investici mohli provést pouze investoři, kteří mají jinou motivaci než finanční návratnost svých investic, například dodržování zákonné povinnosti poskytovat financování společnostem v podporovaných odvětvích.

3.5.4.2. Finanční instituce jednající jako veřejnoprávní subjekty

(621) Podle informací uvedených ve studii China bond market insight 2022 agentury Bloomberg představují dluhopisy kótované na mezibankovním trhu s dluhopisy 88 % celkového objemu obchodů s dluhopisy ([209]). Podle téže studie je většina investorů institucionálními investory, včetně finančních institucí. Konkrétně komerční banky představují 57 % investorů a banky zajišťující vládní politiku představují 3 % ([210]). Proto jsou investory nakupujícími dluhopisy především čínské banky, včetně bank ve vlastnictví státu.

(622) Na základě výše uvedených skutečností měla Komise za to, že existuje soubor potvrzujících důkazů, podle nichž významnou část investorů do korporátních dluhopisů vydaných společnostmi zařazenými do vzorku představují finanční instituce, které mají zákonnou povinnost poskytovat úvěrovou podporu výrobcům BEV.

(623) Jak je uvedeno v 612. bodě odůvodnění, článek 16 zákona o cenných papírech a článek 12 předpisů pro správu podnikových dluhopisů vyžadují, aby veřejná nabídka podnikových dluhopisů byla v souladu s průmyslovými politikami státu. To má za následek, že dluhopisy lze vydávat pouze pro účely, které jsou v souladu s cíli plánování čínské vlády, pokud jde o podporovaná odvětví, jak je vysvětleno v 619. bodě odůvodnění. Institucionální investoři, kterými jsou, jak je uvedeno ve 620. bodě odůvodnění, do značné míry komerční banky a banky zajišťující vládní politiku, se musí řídit politickými směry stanovenými v rozhodnutí č. 40, které ve spojení s Katalogem pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci stanoví zvláštní zacházení s některými projekty v rámci určitých podporovaných odvětví, jako je odvětví BEV. Příznivé zacházení se všemi skupinami zařazenými do vzorku vedlo k rozhodnutí investovat do dluhopisů vydaných s úrokovou sazbou, která neodpovídá tržním kritériím.

(624) Navíc, jak je popsáno v oddíle 3.5.1.1. výše, finanční instituce se vyznačují silnou přítomností státu a čínská vláda má možnost vyvíjet na ně účinný vliv. Obecný právní rámec, v němž tyto finanční instituce působí, platí i pro dluhopisy. Pro zelené dluhopisy navíc existuje doplňkový podrobný regulační rámec.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, s. 15,
([210]) Tamtéž, s. 33.

(625) V oddíle 3.5.1.1 výše Komise dospěla k závěru, že finanční instituce ve vlastnictví státu jsou veřejnoprávními subjekty ve smyslu čl. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) základního nařízení a že jsou v každém případě považovány za pověřené nebo řízené čínskou vládou, aby vykonávaly funkce obvykle svěřené vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení. V oddíle 3.5.1.9 výše Komise dospěla k závěru, že soukromé finanční instituce jsou rovněž pověřeny a řízeny vládou.

(626) Komise rovněž pátrala po konkrétních důkazech o výkonu účinné kontroly na základě konkrétních emisí dluhopisů. Zkoumala proto celkové právní prostředí, které je popsáno v 611. až 619. bodě odůvodnění, v kombinaci s konkrétními zjištěními šetření.

(627) Komise zjistila, že dluhopisy byly emitovány s úrokovou sazbou nižší, než je úroveň, která měla být vzhledem k finanční a úvěrové situaci společností očekávána, včetně referenční sazby bez rizika zveřejněné NIFC, jak je uvedeno v 632. bodě odůvodnění níže.

(628) V praxi ovlivňuje úrokové sazby dluhopisů podobně jako u úvěrů rating společnosti. Komise však v 481. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že místní ratingový trh je narušen a ratingy jsou nespolehlivé.

(629) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že čínské finanční instituce se tím, že poskytovaly preferenční financování společnostem patřícím k podporovanému odvětví, řídily politickými instrukcemi stanovenými v rozhodnutí č. 40 a v příslušných pokynech týkajících se zelených dluhopisů, a jednaly tak buď jako veřejnoprávní subjekty ve smyslu čl. 2 písm. b) základního nařízení, nebo jako subjekty, které jsou pověřené nebo řízené vládou ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení.

(630) Tím, že finanční instituce organizovaly emisi dluhopisů s úrokovou sazbou nižší než tržní sazba odpovídající skutečnému rizikovému profilu emitenta, jak je určeno v oddíle 3.5.2.3 výše, a že souhlasily s investováním do takového dluhopisu, poskytly výrobcům zařazeným do vzorku výhodu.

3.5.4.3. Specifičnost

(631) Komise zastávala názor, že preferenční financování prostřednictvím dluhopisů je ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení specifické, neboť dluhopisy nelze emitovat bez souhlasu vládních orgánů a zákon o cenných papírech uvádí, že emise dluhopisů musí být v souladu s průmyslovými politikami státu. Jak již bylo uvedeno v 439. a 619. bodě odůvodnění, odvětví BEV je v Katalogu pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci považováno za podporované odvětví.

(632) Pokud jde konkrétně o zelené dluhopisy, mohou je vydávat pouze společnosti působící v určitých průmyslových činnostech uvedených v katalogu zelených průmyslových činností.

3.5.4.4. Výpočet výše subvence

(633) Vzhledem k tomu, že dluhopisy jsou v podstatě jiným druhem dluhového nástroje, který se v zásadě podobá úvěrům, a vzhledem k tomu, že metodika výpočtu pro úvěry již vychází z určitého koše dluhopisů, rozhodla se Komise použít metodiku výpočtu pro úvěry popsanou v oddíle 3.5.2.3. To znamená, že relativní rozpětí mezi korporátními dluhopisy USA s ratingem AA a korporátními dluhopisy USA s ratingem B o stejné délce trvání se použije na základní úrokovou sazbu PBOC k určení tržní úrokové sazby dluhopisů, která je následně porovnána se skutečnou úrokovou sazbou, kterou platí daná společnost, za účelem určení výhody.

(634) Jak je uvedeno v 378. bodě odůvodnění, bylo zjištěno, že nejméně jedna společnost skupiny Geely vydala ABS použitelné v období šetření, o nichž skupina neposkytla žádné informace. U této společnosti byl výpočet výše subvence založen na veřejně dostupných informacích, konkrétně na informacích vydaných pro investory na burzách cenných papírů a na výhodě zjištěné u jiné spolupracující skupiny zařazené do vzorku.

(635) Jak je zdůrazněno v 329. bodě odůvodnění, několik společností ve spojení ze skupiny SAIC neposkytlo odpověď na dotazník. To se týkalo zejména několika společností ze skupiny, které se specializují na finanční činnosti. U těchto společností byl výpočet výše subvence založen na informacích týkajících se částek, počátečních a konečných dat a úrokových sazeb zjištěných buď ve veřejně dostupných finančních výkazech, nebo informacích vydaných pro investory na burzách cenných papírů.

3.5.4.5. Závěr týkající se preferenčního financování: jiné typy financování

(636) Komise zjistila, že všechny skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku využívaly preferenčního financování ve formě úvěrových linek, návrhů bankovních akceptů a dluhopisů. Vzhledem k existenci finančního příspěvku, výhody pro vyvážející výrobce a specifičnosti považovala Komise tyto typy preferenčního financování za napadnutelnou subvenci.

(637) Sazba subvence zjištěná s ohledem na výše popsané preferenční financování během období šetření u skupin společností zařazených do vzorku činí:

Preferenční financování: jiné typy financování

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	3,60 %
Skupina Geely	3,30 %
Skupina SAIC	8,27 %

3.6. **Grantové programy**

(638) Komise zjistila, že všechny tři skupiny společností zařazené do vzorku využívaly různé grantové programy.

3.6.1. *Přímé peněžní granty*

(639) Pouze jedna z vyvážejících skupin zařazených do vzorku, skupina BYD, poskytla podkladové informace o grantech obdržených během období šetření. Další dvě skupiny vývozců zařazené do vzorku neposkytly žádný právní základ pro obdržené granty, a proto byl výpočet výše subvence související s přímými peněžními granty poskytnutými těmto skupinám vývozců založen na dostupných údajích v souladu s článkem 28 základního nařízení.

(640) Granty, které skupina BYD obdržela, se týkaly technologií, inovací a vývoje, nákupu dlouhodobých aktiv, podpory a propagace odvětví a peněžních odměn za práci, daní a různých dalších účelů.

a) Právní základ

(641) Tyto granty skupině BYD udělily orgány na úrovni státu, provincií, měst nebo okresů a všechny se zdály být specifické pro skupinu nebo specifické, pokud jde o zeměpisné umístění a druh výrobního odvětví. Úroveň právní podrobnosti pro konkrétní zákon, na jehož základě byly tyto výhody uděleny, pokud pro ně vůbec nějaký právní základ existoval, nebyla Komisi sdělena. Komisi však byla pro všechny granty předána kopie dokumentu vydaného vládním orgánem, který udělení finančních prostředků doprovázel (dále označován jako „upozornění“).

b) Nálezy

(642) Vzhledem k velkému množství grantů, které Komise zjistila ve finančních účtech skupiny BYD, je v tomto nařízení uvedeno jen shrnutí hlavních nálezů. Důkazy o existenci četných grantů a skutečnosti, že byly poskytnuty na různých úrovních čínské vlády, byly poskytnuty ve zvláštním informačním dokumentu určeném skupině BYD.

(643) Pokud jde o další dvě vyvážející skupiny zařazené do vzorku, Komise zjistila, že ve svých odpovědích na dotazník uvedly pouze celkovou výši obdržených grantů s rozlišením na granty souvisejícími s příjmy a granty souvisejícími s aktivy, přičemž nebyly ochotny poskytnout podrobnější rozpis a právní základ jednotlivých obdržených grantů.

(644) Komise zjistila, že mezi nástroje, jejichž prostřednictvím čínská vláda řídí rozvoj odvětví BEV, patří i přímé státní subvence. Tyto subvence byly potvrzeny ve veřejně dostupných výročních zprávách vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a během inspekcí na místě a byly získány jako ostatní příjmy nebo jako příjmy příštích období na finančních účtech vyvážejících výrobců.

c) Závěr

(645) Tyto granty představovaly subvence ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu i) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení jakožto převod finančních prostředků od čínské vlády v podobě grantů pro skupiny společností zařazené do vzorku, čímž jim byla poskytnuta výhoda.

(646) Většina těchto finančních prostředků byla v účetnictví vyvážejících skupin zařazených do vzorku zaúčtována jako státní subvence. Podrobné informace o těchto grantech poskytnuté skupinou BYD byly Komisí považovány za skutečný důkaz subvence, která poskytla výhodu.

(647) Komise posoudila všechny granty, které skupina BYD obdržela, a zjistila, že nikoliv všechny se týkaly výroby BEV. Granty týkající se technologií, inovací a vývoje, nákupu dlouhodobých aktiv a průmyslové podpory a propagace byly považovány za specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) a čl. 4 odst. 3 základního nařízení, protože z dokumentů poskytnutých skupinou BYD vyplývá, že se omezují na určité společnosti, určitá odvětví, jako je BEV, či konkrétní projekty v určitých regionech.

(648) Tyto granty dále nesplnily požadavky čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení týkající se nespecifičnosti, jelikož podmínky způsobilosti a skutečná kritéria pro výběr způsobilých podniků nejsou transparentní ani objektivní a neuplatňují se automaticky.

(649) Jelikož další dvě skupiny vývozců zařazené do vzorku neposkytly žádné podrobné informace o grantech, které obdržely, Komise vycházela ze svých zjištění podle článku 28 základního nařízení a dospěla k závěru, že všechny granty, které tyto skupiny obdržely, byly specifické a vztahovaly se k výrobě dotčeného výrobku.

d) Výpočet výše subvence

(650) Výhoda byla vypočtena jako částka obdržená v období šetření nebo přičtená období šetření, kdy byla částka odepsána za dobu životnosti dlouhodobých aktiv, jichž se grant obdržený před obdobím šetření týkal.

(651) Sazby subvence zjištěné v souvislosti se všemi granty během období šetření byly u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku tyto:

Granty

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	0,61 %
Skupina Geely	2,31 %
Skupina SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politika daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie*

(652) Šetřením bylo zjištěno, že čínská vláda na ústřední i nižší než ústřední úrovni převáděla finanční prostředky výrobcům BEV ve formě hotovostních plateb za jednotku BEV prodaných v Číně, z čehož měli přímou výhodu výrobci BEV. Představuje to přímý převod finančních prostředků výrobcům BEV na základě jejich prodeje v Číně.

(653) Tento režim se vztahuje na vozidla využívající nové zdroje energie, včetně BEV, prodávaná v tuzemsku. Výše vyplácených peněžních částek je stanovena na úrovni ústřední vlády a liší se v závislosti na období, během něhož došlo k prodeji, a na typu vozidel využívajících nové zdroje energie (například bateriová elektrická vozidla nebo plug-in hybridy).

(654) Program je omezen na prodej modelů vozidel využívajících nové zdroje energie uvedených v katalogu, který vydává čínská vláda. Aby mohli výrobci BEV obdržet platby, musí každoročně předložit komplexní zprávu o likvidaci spolu s podrobnými informacemi o svém prodeji za předchozí rok. Zahrnuje prodejní faktury, technické specifikace výrobků a údaje o registraci vozidel. Po předložení ověřují poskytnuté údaje příslušné orgány na různých úrovních státní správy. Následně jsou finanční prostředky převedeny výrobcům.

a) Právní základ

(655) Právním základem tohoto programu je Oznámení o zásadách finanční podpory na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v letech 2016–2020 ([2015] č. 134)), které bylo revidováno Oznámením Ministerstva financí o úpravě politiky daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie ([2016] č. 958), dále pozměněno Oznámením o politice daňových subvencí na zlepšení podpory a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie ([2020] č. 86) a Oznámením o politice daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v roce 2022 ([2021] č. 466).

b) Zjištění vyplývající z šetření

Záměr čínské vlády přímo podporovat domácí odvětví BEV

(656) V rozporu s tvrzením čínské vlády a dalších stran, že tato subvence byla určena jako výhoda pro spotřebitele, bylo šetřením zjištěno, že program byl určen ke zvýšení prodeje domácích výrobců prostřednictvím plateb ze státních zdrojů. Program je určen na podporu rozvoje odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie a je určen zejména výrobcům vozidel využívajících nové zdroje energie (na rozdíl od spotřebitelů).

(657) Hlavním účelem tohoto režimu subvencí bylo podpořit urychlený rozvoj průmyslu vozidel využívajících nové zdroje energie, včetně odvětví BEV. Konkrétně se v oznámení o politice finanční podpory pro podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v letech 2016 až 2020 uvádí: „*V zájmu zachování kontinuity politiky a podpory urychleného rozvoje odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie budou Ministerstvo financí, Ministerstvo vědy a techniky, Ministerstvo průmyslu a informačních technologií a Národní komise pro rozvoj a reformy (dále jen „čtyři ministerstva a komise“) pokračovat v provádění subvenční politiky na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v letech 2016 až 2020 v souladu s požadavky „Řídících stanovisek Generálního úřadu Státní rady o urychlení podpory a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie“ (Guobanfa [2014] č. 35)*. Pozdější změny a revize obsahují podobné znění ([211]).

(658) Jádrem politiky daňových subvencí jsou výrobci vozidel využívajících nové zdroje energie, nikoli spotřebitelé. Adresáty programu jsou výrobci vozidel využívajících nové zdroje energie; jsou to oni, kdo musí splnit požadavky pro získání plateb; musí poskytnout informace týkající se jejich postupu výroby a prodeje. Zahrnuje to předložení zpráv o výpočtu finančních prostředků za předchozí rok spolu s podrobnostmi o prodeji výrobků, operacích, včetně prodejních faktur, technických parametrů výrobků a informací o registraci vozidel. Dále byli vyzváni k vytvoření monitorovacích a kontrolních platforem pro vykazování těchto informacích.

(659) Výrobci vozidel využívajících nové zdroje energie (spolu s místními samosprávami) byli také přímými adresáty sankčního mechanismu v případě podvodů, přičemž právní rámec stanoví, že proti výrobním společnostem, které získají subvence nezákonným způsobem, mají být přijata přímá opatření.

([211]) Oznámení Ministerstva financí o úpravě politiky daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie (Caijian [2016] č. 958), Oznámení o politice daňových subvencí na zlepšení podpory a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie (Caijian [2020] č. 86) a Oznámení o politice daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v roce 2022 (Caijian [2021] č. 466).

(660) A konečně, hlavní důvody pro ukončení programu k 31. prosinci 2022 souvisely s rozvojem odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie v Číně. Jak potvrdila čínská vláda ([212]), rozhodla se program ukončit, když usoudila, že čínské odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie dosáhl odpovídající úrovně rozvoje a rozsahu.

(661) Skutečnost, že program byl omezen na vozidla využívající nové zdroje energie vyráběná v tuzemsku, navíc ukazuje, že cílem programu byl rozvoj výroby, nikoli spotřeby BEV. Komise skutečně zjistila, že žádné dovezené vozidlo nemělo z tohoto režimu výhody. Čínská vláda byla výslovně požádána, aby poskytla informace o rozsahu, v jakém dovážená BEV využívala výhod režimu během jeho trvání. Čínská vláda tvrdila, že dovážená BEV jsou pro tento program způsobilá, nicméně přiznala, že tato subvence nebyla nikdy poskytnuta dovážejícím společnostem ani zahraničním výrobcům. Čínská vláda ve skutečnosti nebyla schopna prokázat existenci postupu, kterým by zahraniční výrobci nebo dovozci mohli žádat o finanční prostředky v rámci politiky daňových subvencí a tyto prostředky obdržet. Podle dostupných informací ([213]) by navíc vozidla využívající nové zdroje energie mohla být subvencována pouze v případě, že by baterie vyráběla čínská společnost. V důsledku toho byl učiněn závěr, že tento program měl výhody pouze pro výrobce BEV v Číně a byl určen pouze pro ně.

Doba trvání programu, úloha místních orgánů a souběžně rozvíjené programy.

(662) Jak je vysvětleno v 641. až 659. bodě odůvodnění, na vozidla využívající nové zdroje energie prodaná po 31. prosinci 2022 se již politika daňových subvencí nevztahuje. Šetřením však bylo zjištěno, že výrobci BEV během období šetření nadále využívali tento režim subvencí a budou mít výhodu z prostředků získaných v rámci tohoto režimu i delší dobu po období šetření.

(663) Například převod finančních prostředků týkajících se všech způsobilých BEV prodaných a registrovaných v roce 2020 se uskutečnil až na konci roku 2023. Šetření rovněž odhalilo, že v průběhu období šetření byly převedeny finanční prostředky vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku za automobily prodané v roce 2018. Komise proto dospěla k závěru, že výrobci BEV budou mít i v letech následujících po období šetření výhody z přímého převodu peněžních prostředků v rámci tohoto režimu.

(664) Šetření dále ukázalo, že místní orgány pod přímým či nepřímým vedením čínské vlády zavedly velké množství podobných programů, z nichž některé se velmi podobají národnímu režimu. Tyto místní iniciativy mají společný cíl, a to stimulovat výrobu BEV, což povede k pokračující podpoře čínských výrobců BEV.

c) Výhoda

(665) Během období šetření výrobci BEV využívali přímé peněžní platby od čínské vlády na základě vykázaného prodeje.

(666) Výrobci zařazení do vzorku a čínská vláda tvrdili, že ze subvence mají výhodu především spotřebitelé, nikoli výrobci, neboť výrobci údajně při prodeji vozidel poskytují subvence spotřebitelům jménem vlády. V rámci tohoto režimu, když výrobci BEV prodávají produkt, kterým je vozidlo využívající nové zdroje energie, stanovuje cenu pro odběratele společnost. Cena placená zákazníkem je údajně výsledkem slevy částky subvence z teoretické základní ceny stanovené společností. Tato sleva by měla odpovídat výši subvence. V tomto smyslu se předpokládá, že odběratel platí zvýhodněnou cenu, která je později společnosti uhrazena vládou.

(667) Navzdory údajnému záměru zvýhodnit spotřebitele je skutečnost taková, že čínská vláda přímo převedla finanční prostředky ve formě přímých peněz výrobcům BEV na základě jejich hospodářské činnosti a vykázaného prodeje v minulosti. Jednoznačně to představuje jasnou pobídku pro výrobu BEV a pro výrobce představuje hmotnou výhodu.

([212]) Podle oznámení o politice daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie v roce 2022 (Cai Jian [2021] č. 466).

([213]) Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, New York Times (Proč v oblasti baterií do elektromobilů dominuje jedna čínská společnost), New York Times, 22. prosince 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Šetření navíc ukázalo, že existence či neexistence subvence nesouvisí s konečnou cenou účtovanou spotřebitelům. Subvence neměla žádný znatelný dopad na cenu účtovanou spotřebitelům před jejím zrušením ani po něm.

(669) Existují důkazy, že ceny pro spotřebitele u reprezentativních modelů zůstaly v případě všech tří společností zařazených do vzorku stejné nebo se dokonce snížily po formálním ukončení programu politiky daňových subvencí v prosinci 2022. Pokud by se v průběhu trvání tohoto režimu ceny vozidel prodaných v roce 2022 snížily o částku subvence, měly by se ceny těchto vozidel v lednu 2023 zvýšit o stejnou částku poté, co by vozidlo již nemělo nárok na subvenci.

(670) Došlo však k opaku. Ceny těchto modelů zůstaly po zbytek období šetření buď stejné, nebo se postupně snižovaly. Proto subvence v roce 2022 nepřinesla spotřebitelům výhodu v podobě nižších cen. Místo toho výrobci stanovili ceny, které jim umožnily získat celou subvenci.

(671) Šetřením bylo dále zjištěno, že čínská vláda neprovedla žádná opatření, která by zajistila, že výhody subvence budou přeneseny na odběratele, a stanovení cen bylo ponecháno na uvážení výrobců. Cílem tohoto režimu je tedy svou koncepcí a fungováním zvýhodnit výrobce NEV.

(672) Vzhledem k časovému nesouladu mezi prodejem BEV a vyplacením vládních prostředků, který výrobci nemohou předvídat, se nejistota ohledně termínů plateb může protáhnout až na čtyři roky. V důsledku toho se výhoda pro výrobce plně projeví, až když budou platby konečně obdrženy.

d) Specifičnost

(673) Subvence je specifická, protože je zaměřena pouze na odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, včetně odvětví BEV. Kromě toho měli z programu výhodu pouze výrobci BEV v Číně a byl určen pouze pro ně.

e) Závěr

(674) Komise dospěla k závěru, že výše popsaná politika daňových subvencí je subvencí ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu i) základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě přímého převodu finančních prostředků, který dotčené společnosti poskytuje výhodu.

f) Výpočet výše subvence

(675) Subvence byla poskytnuta na základě množství prodaných kusů BEV v Číně. Výše výhody v období šetření byla vypočtena na základě plateb, které výrobci zařazení do vzorku obdrželi za BEV v rámci tohoto režimu během období šetření.

(676) Sazba subvence zjištěná pro tento režim během období šetření činí u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku:

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	2,18 %
Skupina Geely	2,14 %
Skupina SAIC	2,28 %

3.7. **Poskytování zboží a služeb vládou za cenu nižší než přiměřenou**

3.7.1. *Poskytování práva k užívání pozemků vládou za cenu nižší než přiměřenou*

(677) Veškeré pozemky v ČLR jsou buď vlastněny státem, nebo jsou v kolektivním vlastnictví (tvořeném buď vesnicemi, nebo městy) před tím, než může být právní nebo nestranný titul pozemků patentován nebo udělen vlastníkům ze strany podniků nebo jednotlivců. Veškeré pozemky v městských oblastech jsou ve vlastnictví státu a veškeré pozemky ve venkovských oblastech jsou ve vlastnictví místních obcí nebo měst.

(678) Podle ústavy ČLR a zákona o půdě si však společnosti a jednotlivci mohou koupit „práva k užívání pozemků“. U průmyslových pozemků činí obvyklá doba trvání smlouvy o pronájmu 50 let s možností prodloužení o dalších 50 let.

a) Právní základ/regulační rámec

(679) Ustanovení týkající se práva k užívání pozemků v Číně je součástí zákona o správě půdy Čínské lidové republiky ([214]). Kromě toho jsou součástí právního základu rovněž tyto dokumenty:

1) zákon Čínské lidové republiky o vlastnictví (vyhláška č. 62 prezidenta Čínské lidové republiky) ([215]);

2) zákon Čínské lidové republiky o správě pozemků (vyhláška č. 28 prezidenta Čínské lidové republiky) ([216]);

3) zákon Čínské lidové republiky o správě městských nemovitostí (vyhláška č. 29 prezidenta Čínské lidové republiky) ([217]);

4) prozatímní nařízení Čínské lidové republiky o postoupení a převodu práva k užívání pozemků ve vlastnictví státu v městských oblastech (výnos Státní rady Čínské lidové republiky č. 55) ([218]);

5) nařízení o provádění zákona o správě půdy Čínské lidové republiky (vyhláška Státní rady Čínské lidové republiky [2014] č. 653) ([219]);

6) předpis o přidělování práv k užívání stavebních pozemků ve státním vlastnictví na základě výzev k podávání nabídek, dražeb a cenových odhadů (oznámení CSRC č. 39) ([220]) a

7) oznámení Státní rady o příslušných otázkách týkajících se posílení kontroly půdy (Guo Fa (2006) č. 31) ([221]).

b) Zjištění vyplývající z šetření

(680) Podle článku 10 „předpisu o přidělování práv k užívání stavebních pozemků ve státním vlastnictví na základě výzev k podávání nabídek, dražeb a cenových odhadů“ stanoví místní orgány ceny pozemků podle systému hodnocení městských pozemků, který se aktualizuje každé tři roky, a podle vládní průmyslové politiky.

(681) V předchozích šetřeních ([222]) dospěla Komise k závěru, že ceny placené za práva k užívání pozemků v ČLR nepředstavují tržní cenu určenou nabídkou a poptávkou na volném trhu, jelikož bylo zjištěno, že systém dražeb je nejasný, netransparentní a nefunguje v praxi a že ceny stanoví libovolně úřady. Jak je uvedeno v předchozím bodě odůvodnění, úřady stanoví ceny podle systému oceňování městských pozemků, který jim při určování ceny pozemků pro průmyslové využití ukládá kromě dalších kritérií povinnost brát v úvahu průmyslovou politiku.

(682) Současné šetření v tomto ohledu neukázalo žádné výrazné změny. Komise například zjistila, že většina skupin společností zařazených do vzorku získala práva k užívání pozemků za přesnou cenu, kterou nabídly místní orgány v nabídkovém řízení.

([214]) Viz zákon o správě půdy Čínské lidové republiky ze dne 25. června 1986 v platném znění, dostupný na adrese: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Viz zákon Čínské lidové republiky o vlastnictví ze dne 16. března 2007 v platném znění, dostupný na adrese: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Viz zákon Čínské lidové republiky o správě pozemků ze dne 27. prosince 1998 v platném znění, dostupný na adrese: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Viz https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Viz https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Viz https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Viz 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]) Viz https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Viz případ PVT, 295. až 299. bod odůvodnění, případ pneumatik, 488. až 490. bod odůvodnění, případ textilií ze skleněných vláken, 500. až 502. bod odůvodnění, případ kabelů z optických vláken, 541.až 543. bod odůvodnění, případ KHF, 540. až 548. bod odůvodnění.

(683) Výše uvedené důkazy jsou v rozporu s tvrzením čínské vlády, že ceny placené za práva k užívání pozemků v ČLR představují tržní cenu určenou nabídkou a poptávkou na volném trhu.

c) Závěr

(684) Závěry tohoto šetření ukazují, že situace týkající se nabývání práv k užívání pozemků v ČLR je netransparentní a že ceny svévolně stanovují příslušné orgány.

(685) Poskytování práv k užívání pozemků čínskou vládou by se proto mělo považovat za subvenci ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení v podobě dodání zboží, kterým získávají společnosti z řad příjemců výhodu. Jak je vysvětleno v 676. až 679. bodě odůvodnění, fungující trh s pozemky v ČLR neexistuje a z použití vnější referenční hodnoty (viz 688. bod odůvodnění) vyplynulo, že částka, kterou vyvážející výrobci zařazení do vzorku za práva k užívání pozemků zaplatili, je výrazně pod úrovní běžné tržní ceny.

(686) V souvislosti s preferenčním přístupem k průmyslovým pozemkům pro společnosti, které patří do určitých odvětví, Komise konstatovala, že cena stanovená místními orgány musí zohledňovat průmyslovou politiku vlády, jak je uvedeno v 680. bodě odůvodnění. V rámci této průmyslové politiky je odvětví BEV uvedeno jako podporované odvětví. Podle rozhodnutí Státní rady č. 40 navíc orgány veřejné moci při poskytování pozemků zohlední „katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci" a průmyslovou politiku. Článek XVIII rozhodnutí č. 40 objasňuje, že odvětví, která jsou „omezována", nebudou mít k právům k užívání pozemků přístup. Z toho vyplývá, že subvence je specifická podle čl. 4 odst. 2 písm. a) a c) základního nařízení, jelikož preferenční poskytování pozemků je omezeno na společnosti, které patří do určitých odvětví, v tomto případě do odvětví BEV, a vládní postupy v této oblasti jsou nejasné a netransparentní.

d) Výpočet výše subvence

(687) Stejně jako v předchozích šetřeních ([223]) a v souladu s čl. 6 písm. d) bodem ii) základního nařízení byly jako vnější referenční hodnoty použity ceny pozemků ze samostatného celního území Tchaj-wan, Pcheng-chu, Ťin-men a Ma-cu (dále jen „Čínská Tchaj-pej") ([224]). Výhoda pro příjemce se vypočte s ohledem na rozdíl mezi částkou, kterou ve skutečnosti zaplatí každý vyvážející výrobce zařazený do vzorku (tj. zaplacená skutečná cena uvedená ve smlouvě a v příslušných případech cena uvedená ve smlouvě snížená o částku zpětných vládních plateb či grantů) za práva k užívání pozemků, a částkou, která by měla být běžně zaplacena na základě referenční hodnoty Čínské Tchaj-peje.

(688) Komise považuje Čínskou Tchaj-pej za vhodné externí měřítko z těchto důvodů:

— srovnatelná úroveň hospodářského rozvoje, HDP a hospodářské struktury v Čínské Tchaj-peji a ve většině provincií a měst v ČLR, kde sídlí vyvážející výrobci zařazení do vzorku,

— fyzická blízkost ČLR a Čínské Tchaj-peje,

— vysoký stupeň rozvoje průmyslové infrastruktury v Čínské Tchaj-peji a v mnoha provinciích v ČLR,

— silné hospodářské vazby a přeshraniční obchod mezi Čínskou Tchaj-pejí a ČLR,

— vysoká hustota obyvatelstva v mnoha provinciích ČLR a v Čínské Tchaj-peji,

— podobný typ pozemků a obchodních transakcí použitých pro stanovení relevantní referenční hodnoty v Čínské Tchaj-peji a v ČLR a

— společné demografické, jazykové a kulturní charakteristické rysy Čínské Tchaj-peje a ČLR.

([223]) Viz případ pneumatik, případ textilií ze skleněných vláken, případ kabelů z optických vláken a případ konvertovaných hliníkových fólií.

([224]) Jak potvrdil Tribunál ve věci Gold East Paper a Gold Huacheng Paper v. Rada, T-444/11, rozsudek Tribunálu ze dne 11. září 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) V návaznosti na metodiku použitou v předchozích šetřeních ([225]) použila Komise průměrnou cenu pozemků za metr čtvereční v Čínské Tchaj-peji, jež byla upravena o inflaci a vývoj HDP ode dne, kdy byla uzavřena daná smlouva o přidělení práv k užívání pozemků. Údaje o cenách pozemků pro průmyslové využití od roku 2013 byly získány z webových stránek odboru průmyslu tchajwanského ministerstva obchodu ([226]). Pokud jde o předchozí roky, byly ceny opraveny s použitím míry inflace a vývoje HDP na obyvatele při současných cenách v USD v Čínské Tchaj-peji, kterou zveřejnil Mezinárodní měnový fond pro rok 2013.

(690) Sazba subvence zjištěná pro tuto subvenci během období šetření činí u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku:

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	1,20 %
Skupina Geely	0,84 %
Skupina SAIC	0,67 %

3.7.2. *Vládní dodávky baterií a klíčových vstupů pro výrobu baterií (konkrétně fosforečnan železnato-lithný) za cenu nižší než přiměřenou*

a) Úvod

(691) Ve zprávě o dostatečnosti důkazů Komise zjistila, že zřejmě existuje velké množství konkrétních plánů, jejichž prostřednictvím čínská vláda nebo místní samosprávy poskytují podporu konkrétně rozvoji surovin a vstupních materiálů BEV, jakož i baterií. Z důkazů obsažených ve zprávě o dostatečnosti důkazů vyplynulo, že čínská vláda vytvořila rámec, v němž jsou podporovány všechny úrovně průmyslového řetězce BEV, od těžby klíčových surovin pro výrobu vstupů po střednědobé vstupy a konečný výrobek, s cílem rychle a silně rozvinout odvětví BEV. To potvrdila i analýza provedená Komisí, z níž vyplývá, že čínská vláda považuje dodavatele surovin a dodavatele baterií za součást širšího rámce pro rozvoj a podporu průmyslu BEV jako celku.

(692) Lithium, kobalt, nikl, měď (která se používá ve formě měděné fólie), hliník (který se rovněž používá ve formě hliníkové fólie a hliníkového pásku pro plášť článků) a grafit jsou hlavní suroviny používané v lithium-železo-fosfátových (dále jen jako „lithiové“ nebo „LFP“) a nikl-mangan-kobalt-oxidových („NMC“) bateriích. Oba typy baterií spadají pod takzvané lithium-iontové baterie. Komise zjistila, že skupina BYD je jediným vertikálně integrovaným vyvážejícím výrobcem BEV zařazeným do vzorku, který vyrábí baterie LFP pro BEV. Komise shromáždila od skupiny BYD informace o surovinách používaných při výrobě článků pro napájecí sady (tj. hliníkové pásky, hliníkové fólie, měděné fólie, grafit a LFP). Vzhledem k významu LFP ve výrobním procesu baterií (tvoří přibližně [25 % – 35 %] výrobních nákladů baterií) se Komise v prozatímní fázi šetření zaměřila na poskytování LFP za cenu nižší než přiměřenou.

(693) V průběhu šetření Komise zejména zjistila, že jediná vertikálně integrovaná skupina odebírala LFP pro výrobu baterií BEV od dodavatelů, kteří jsou i nejsou ve spojení. LFP je druh lithia používaný v bateriích LFP a získává se smísením uhličitanu lithného s fosforečnanem železitým. Hlavní složkou bateriových článků je LFP, který tvoří celkově asi [25–35] % nákladů na napájecí sadu.

(694) Další dvě skupiny (SAIC a Geely) odebíraly baterie od dodavatelů ve spojení i od dodavatelů, kteří nejsou ve spojení, jakož i od společných podniků se společností Contemporary Amperex Technology Company Limited („CATL“). Napájecí sada je hlavním zdrojem nákladů na BEV, které představují celkově [40–50] % výrobních nákladů.

([225]) Viz případy textilií ze skleněných vláken, oceli s organickým povlakem, solárních panelů a kabelů z optických vláken.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) V této fázi řízení se tedy Komise zaměřila na hlavní faktory ovlivňující náklady na výrobu BEV, a to 1) na dodávku baterií, pokud jde o neintegrovaného vyvážejícího výrobce BEV, a 2) na dodávku LFP, pokud jde o integrovaného vyvážejícího výrobce BEV, jakožto hlavní suroviny používané při výrobě baterií.

b) Nedostatečná spolupráce a využití dostupných údajů

(696) Jak je uvedeno v oddíle 3.3.1.1, ačkoliv o to byla čínská vláda požádána, nezaslala známým dodavatelům v Číně zvláštní dotazník určený pro dodavatele surovin a baterií pro BEV. Kromě toho čínská vláda neposkytla zásadní informace o charakteristice domácího trhu se vstupními materiály pro BEV v Číně a jejích hospodářských subjektech.

(697) Jelikož Komise neobdržela od čínské vlády žádné informace o platném legislativním rámci, struktuře domácího trhu, mechanismech stanovování cen a cenách a akcionářích společností, měla za to, že neobdržela zásadní informace, které jsou relevantní pro šetření.

(698) Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla žádné informace o počtu a vlastnictví domácích dodavatelů surovin a baterií pro BEV, musela Komise vycházet z dostupných údajů ve smyslu čl. 28 odst. 1 základního nařízení. V tomto ohledu Komise analyzovala konkrétní plány týkající se čínského odvětví baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie, jehož součástí jsou BEV, a situaci dodavatelů surovin pro vertikálně integrovaného vyvážejícího výrobce a dodavatelů baterií ve spojení u dvou nevertikálně integrovaných vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Tam, kde to bylo nutné, musela Komise z důvodu nedostatku informací ve spisu vyvodit závěry ze skutečností a informací, které byly ve spisu dostupné.

(699) Jak je uvedeno v oddíle 3.3.2, skupina SAIC neposkytla informace týkající se výrobních nákladů, kusovníků, specifikací výrobků včetně chemického složení surovin nakoupených od dodavatelů a seznamy podpůrných nákupních transakcí dodavatelů, ačkoli o to byla požádána. V této souvislosti se Komise domnívala, že jí chybí zásadní informace k tomu, aby dospěla k přiměřeně přesnému zjištění, a že musí vycházet z dostupných údajů v souladu s čl. 28 odst. 1 základního nařízení.

(700) Pokud jde o neintegrované vyvážející výrobce BEV, mohla se tedy Komise spolehnout pouze na informace získané od skupiny Geely. Vzhledem k tomu, že oba neintegrovaní vyvážející výrobci BEV odebírají baterie od podobných dodavatelů baterií a že Komise mohla svá zjištění ohledně dodávek baterií skupině Geely založit na údajích poskytnutých přímo jejími dodavateli, má Komise za to, že informace týkající se skupiny Geely přiměřeně nahrazují informace nezbytné k tomu, aby mohla dospět ke zjištění ohledně skupiny SAIC. Komise však stále vycházela z informací získaných od skupiny SAIC, které bylo možné ověřit; zejména pokud jde o jména dodavatelů baterií pro skupinu SAIC.

3.7.2.1. Poskytování baterií vládou za cenu nižší než přiměřenou

(701) Aby bylo možné prokázat existenci napadnutelné subvence, musí být splněny tři prvky podle článků 3 a 4 základního nařízení: 1) finanční příspěvek, 2) výhoda a 3) specifičnost.

3.7.2.1.1. *Finanční příspěvek*

a) Dodavatelé baterií jednající jako veřejnoprávní subjekty

(702) Komise nejprve analyzovala, zda lze dodavatele baterií považovat za veřejnoprávní subjekty, takže by poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou mohlo být přičteno vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) základního nařízení. Jak je podrobně vysvětleno v oddíle 3.5.1. 409. až 418. bodě odůvodnění právní norma pro existenci veřejného subjektu musí být vykládána v souladu s judikaturou WTO, která je ve zmíněných bodech podrobně popsána. Na základě příslušné judikatury, na kterou odkazuje 409. až 418. bod odůvodnění, by mělo být přezkoumáno, zda jsou výrobci vstupů v Číně, kteří se zabývají dodávkami vstupů, „veřejnoprávními subjekty“ (tj. subjekty, které mají či vykonávají vládní funkce nebo jsou jejich výkonem pověřeny), a to s náležitým ohledem i) na převládající

právní a hospodářské prostředí v zemi, v níž subjekty, které jsou předmětem šetření působí, ii) na vztah mezi dotčenými subjekty a vládou a iii) na základní charakteristiky a funkce příslušných subjektů.

(703) Kromě toho, jak je uvedeno v 416. bodě odůvodnění, odvolací orgán zdůraznil význam nespolupráce dotčené vlády pro zjištění, že některé subjekty jsou veřejnoprávními subjekty. ([227]) V kontextu, kdy orgán provádějící šetření musí zkoumat prvky týkající se vztahů mezi vládou a určitými subjekty vykonávajícími vládní funkce, má totiž vláda k dispozici klíčové informace nezbytné pro rozhodnutí o veřejnoprávních subjektech. Pokud vláda takové informace neposkytne, může orgán provádějící šetření z nedostatečné spolupráce vyvodit závěry, včetně toho, že požadované informace by například potvrdily klíčovou přítomnost státu v těchto subjektech, z níž vyplývá výkon účinné kontroly nad těmito subjekty. Důkazy formálních znaků státního vlastnictví, přímé kontroly ze strany státu a zásahu vlády na trhu za účelem dosažení určitých politických cílů tedy mohou i v situaci, kdy daná vláda nespolupracuje, ukazovat, že výrobci vstupů jsou pověřeni vládními pravomocemi a vykonávají vládní funkce.

(704) Aby mohli být dodavatelé považováni za veřejnoprávní subjekty, nemusely by být nutně kontrolovány čínskou vládou při každém prodeji vstupů navazujícím výrobcům. Hlavní otázkou je, zda subjekty samy o sobě mají základní charakteristiky a funkce, které by je kvalifikovaly jako veřejnoprávní subjekty.

1) *Právní a hospodářské prostředí v ČLR*

(705) Jak je podrobně vysvětleno v 197. až 203. bodě odůvodnění, právní a hospodářské prostředí v ČLR, v němž působí dodavatelé vstupů BEV, se vyznačuje silnou přítomností vlády a její rozsáhlou kontrolou – stát má rozhodující vliv na přidělování zdrojů a na jejich ceny. V souvislosti s analýzou právního a hospodářského prostředí, které čínská vláda vytvořila pro dodávky vstupů pro BEV za cenu nižší než přiměřenou, je proto třeba hned na začátku připomenout úroveň zásahů čínské vlády a Komunistické strany Číny do čínského hospodářství (viz zejména 201. bod odůvodnění).

(706) V souladu s doktrínou socialistického tržního hospodářství si čínská vláda nárokuje utváření hospodářské struktury země, a to i s ohledem na článek 11 ústavy, podle něhož vláda výslovně vykonává dohled a kontrolu i nad neveřejnými sektory hospodářství (viz zejména 199. bod odůvodnění), tedy i nad soukromými dodavateli vstupů pro BEV. Na základě tohoto ústavního zakotvení a s existujícími institucionálními a organizačními strukturami je čínská vláda schopna plnit své politické cíle, zejména prostřednictvím propracovaného systému plánování (viz také 203. bod odůvodnění) a přijímáním konkrétních opatření, včetně podpory, pro klíčové hospodářské subjekty v podporovaných odvětvích.

(707) Jak bude podrobně popsáno níže, rozvoj předcházejících vstupů pro výrobu baterií a rozvoj samotných baterií je vzájemně propojen, protože rozvoj vstupů v počátečním a středním segmentu slouží rozvoji odvětví BEV. Čínská vláda navrhla nejen politiky a opatření pro rozvoj odvětví BEV a souvisejících odvětví, ale vytvořila i komplexní rámec. Tento rámec ukazuje, jak čínská vláda zasahuje do trhu, aby dodavatelé vstupů nebyli subjekty na volném trhu, ale subjekty, které plní přidělené vládní funkce, a to rozvíjet konkrétně průmysl BEV. Proto budou v tomto oddíle analyzovány jak politické cíle týkající se předcházejících materiálů (tj. klíčových vstupů při výrobě baterií), tak vstupů ve středním segmentu, jako jsou baterie, a konkrétní opatření přijatá čínskou vládou, která tyto cíle sledují.

([227]) Zpráva odvolacího orgánu, *USA - antidumpingová a vyrovnávací cla na některé výrobky (Čína)*, WT/DS379/AB/R, bod 349.

2) *Politické cíle čínské vlády pro rozvoj odvětví BEV*

(708) V oddíle 3.1 jsou podrobně popsány příslušné souvislosti a kontext, jež vysvětlují význam, který čínská vláda přikládá rozvoji odvětví BEV, a to i prostřednictvím rozvoje okolních průmyslových odvětví, která mají zásadní význam pro úspěch výrobců BEV. O zastřešujícím politickém cíli podpořit odvětví BEV, a to i prostřednictvím dodávek vstupů, svědčí velké množství nařízení a dalších politických dokumentů a plánů vydaných různými vládními orgány, které dohlížejí na jednotlivé aspekty těchto odvětví týkající se baterií a/nebo jejich vstupů.

(709) Akční plán na rok 2017 na podporu rozvoje odvětví automobilových elektrických baterií („*Akční plán pro rok 2017*“) ([228]), který je uveden mimo jiné v 230. až 232. bodě odůvodnění, ukazuje, jak politické pokyny vlády zahrnují celý hodnotový řetězec automobilů využívajících nové zdroje energie.

(710) Tento plán byl přijat „*s cílem provést „Oznámení Státní rady o vydání plánu rozvoje průmyslu úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020)“ (Guofa [2012] č. 22) a „Poradní stanoviska Generálního úřadu Státní rady ohledně urychlení propagace a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie“ (Guobanfa [2014] č. 35) (…) a podpořit zdravý a udržitelný rozvoj průmyslu vozidel využívajících nové zdroje energie*“ ([229]). Kromě toho platí, že Akční plán pro baterie z roku 2017 předpokládá rozvoj odvětví baterií s cílem sloužit rozvoji odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, jehož je odvětví BEV součástí (*„elektrické baterie jsou srdcem elektrických vozidel a klíčem k rozvoji průmyslu vozidel využívajících nové zdroje energie*“). Tyto vazby mezi plánem pro baterie a hlavními plány na podporu výroby BEV ukazují, že čínská vláda podporovala rozvoj odvětví baterií jako nástroje pro rozvoj odvětví BEV. Zejména ukazuje, že rozvoj odvětví baterií je řízen tak, aby sloužil účelům rozvoje odvětví BEV, a to snižováním nákladů za účelem dodávek levnějších baterií. A konečně ukazuje, že čínská vláda upřednostňuje domácí výrobce baterií s cílem posílit je a podpořit jejich pronikání na trh v zahraničí.

(711) Kromě výše uvedeného Akčního plánu pro baterie z roku 2017 jsou právním základem nejvýznamnějších předpisů a nařízení:

— 13. pětiletý plán rozvoje strategických a rozvíjející se odvětví ([230]);

— 14. pětiletý plán rozvoje odvětví surovin ([231]);

— Katalog podporovaných odvětví v západním regionu (nařízení č. 40 [2021]) (*„Katalog podporovaných odvětví“*); ([232])

— Katalog pro řízení průmyslové restrukturalizace (nařízení č. 49 [2019]) (dále jen *„průmyslový katalog“*) ([233]);

— Plán rozvoje energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020) (dále jen *„Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020*“) ([234]);

— Poradní pokyny k rozšiřování investic do strategických a rozvíjejících se odvětví a k rozvoji a posilování nových bodů růstu a center růstu (nařízení č. 1409 [2020]) (*„poradní pokyny pro investice*“) ([235]);

([228]) Viz: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Viz: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/
([231]) Celé znění plánu je k dispozici na adrese: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html
([233]) K dispozici na adresehttps://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm
([234]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm
([235]) K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

— „*Oznámení Ministerstva průmyslu a informačních technologií a Státní správy pro regulaci trhu o koordinovaném a stabilním rozvoji průmyslového řetězce a dodavatelského řetězce lithium-iontových baterií*“ (dále jen „*oznámení o odvětví baterií*“) ([236]).

— Plán rozvoje vozidel využívajících nové zdroje energie (2021–2035) („*Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2021–2035*“) ([237]);

— Made in China 2025 („*MIC 2025*“) ([238]);

— Zákon o nerostných surovinách ([239]);

— Standardizované podmínky odvětví lithium-iontových baterií – verze 2021 („Standardizované *podmínky*“) ([240]);

(712) Pokyny z výše uvedených plánů jsou promítnuty do příslušných provinčních, regionálních, městských a místních plánů a jsou zde prováděny. Mezi příklady mimo jiné patří:

— Akční plán na podporu vysoce kvalitního rozvoje odvětví baterií a materiálů pro nové zdroje energie v provincii Kuej-čou v roce 2022 („*Akční plán provincie Kuej-čou*“) ([241])

— „*Poradní stanoviska k urychlení vysoce kvalitního rozvoje odvětví lithiových baterií, nových zdrojů energie a nových materiálů*“ provincie Fu-ťien („*Poradní stanoviska provincie Fu-ťien*“) ([242]);

— Zvláštní plán města Ning-te pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu během 14. pětiletého plánu (dále jen „*Výrobní plán města Ning-te*“) ([243]);

— Plán rozvoje obce Šan-tung Čao-cuan na období 2021–2025 týkající se rozvoje odvětví lithiových baterií („*plán rozvoje obce Šan-tung*“) ([244]);

— „*Stanoviska k podpoře vysoce kvalitního rozvoje řetězce odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie*“ provincie Šen-čen („*Plán provincie Šen-čen*“) ([245]);

— 14. pětiletý plán rozvoje odvětví lithiových baterií pro S’-čchuan Suej-ning („*Plán pro Suej-ning*“) ([246]);

— Plán nerostných surovin města I-čchun na období 2021–2025 ([247]);

— Oznámení o několika politických opatřeních za účelem zlepšení a posílení odvětví lithiových baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie z v naší provincii“ (oznámení č. 21 [2022]) („*Opatření týkající se lithium-iontových baterií*“) ([248]);

([236]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

([237]) Čínská verze je k dispozici na adrese: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm a https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, přehled v angličtině je k dispozici na adrese: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) Viz: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

([239]) K dispozici na adrese: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Anglická verze je k dispozici na internetových stránkách Všečínského shromáždění lidových zástupců: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([240]) K dispozici na adrese: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Viz zejména příloha 1.

([241]) K dispozici na adrese: http://gzvcpe.org/index.php?id=483

([242]) K dispozici na adrese: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022

([243]) K dispozici na adrese: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([244]) K dispozici na adrese: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf

([245]) K dispozici na adrese: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf

([246]) K dispozici na adrese: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html

([247]) K dispozici na adrese: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([248]) K dispozici na adrese: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— *„Několik stanovisek k posílení řízení nerostných zdrojů lithia“* města I-čchun (*„Nerostné zdroje lithia města I-čchun“*) ([249]);

(713) Všechny výše uvedené plány jsou propojeny s obecnějšími plány pro BEV uvedenými v oddíle 3.1. Čínská vláda zejména vytvořila podpůrný rámec zahrnující všechny úrovně průmyslového řetězce BEV, od těžby a poskytování surovin pro výrobu vstupů, přes vstupy, jako jsou baterie, elektrické motory atd., až po konečný výrobek.

(714) Zákon o nerostných surovinách ([250]) je vnitrostátním zákonem upravujícím těžbu nerostných surovin a registraci těžebních práv. Zákon o nerostných surovinách byl původně vyhlášen Stálým výborem Všečínského shromáždění lidových zástupců dne 19. března 1986 a novelizován v letech 1996 a 2009. Článek 3 zákona o nerostných surovinách stanoví, že „ [n]*erostné suroviny patří státu*“, a článek 4 vysvětluje, že „[t]*ěžební podniky ve vlastnictví státu jsou při těžbě nerostných surovin hlavním subjektem. Stát garantuje konsolidaci a expanzi státních těžebních podniků*“. „*Prováděcí pravidla k zákonu o nerostných zdrojích*“ ([251]) (*„prováděcí zákon“*) potvrzují státní vlastnictví nerostných zdrojů, podrobně popisují, na co se zákon vztahuje ([252]), a v článku 3 dále definují, že *„státní vlastnictví povrchových a podpovrchových nerostných zdrojů se nemění* […]. *Státní rada zastupuje stát při výkonu vlastnických práv k nerostným surovinám. Státní rada pověřuje příslušný odbor Státní rady pro geologii a nerostné suroviny, aby v celé zemi zavedl jednotnou kontrolu přidělování nerostných surovin*.“ Článek 24 prováděcího zákona uvádí, že *„rozdělování, rozvoj a využití nerostných surovin v celé zemi by mělo zohledňovat současné a dlouhodobé zájmy ústřední vlády a místních samospráv a provádět jednotné plánování, účinnou ochranu, racionální využívání a komplexní užití*“. Jinými slovy, čínská vláda zajišťuje, aby tyto státní podniky plnily cíle politiky stanovené čínskou vládou, a jednaly tak v rámci těchto právních omezení. Článek 25 stanoví, že Státní rada a příslušné kompetentní odbory vypracují národní plán nerostných surovin, který *„vytvoří jednotnou dohodu o přidělování národních nerostných surovin a přiměřeně stanoví meze posuzování, schvalování a využívání nerostných surovin mezi ústřední vládou a lidovými vládami provincií, autonomních oblastí a obcí přímo podřízených ústřední vládě*“. Vláda tak má plnou kontrolu nad přidělováním zdrojů, může určit, kdo získá těžební práva a jaké budou limity těžby, a to na základě zásad *„jednotného plánování, racionálního zeměpisného rozložení, víceúčelového průzkumu, racionální těžby a víceúčelového využití*“ (článek 7 zákona o nerostných surovinách). V důsledku těchto závazných pravidel vykonávají zahrnuté státní podniky vládní funkce.

(715) V prosinci 2021 zveřejnily Ministerstvo průmyslu a informačních technologií (MIIT), Ministerstvo vědy a technologií a Ministerstvo přírodních zdrojů 14. pětiletý plán pro suroviny ([253]). Plán se týká několika průmyslových odvětví a podporuje zakládání podniků a průmyslových klastrů v oblasti lithia, niklu a kobaltu s cílem„[v]*ybudovat systém rezerv nerostných surovin, na němž se společně podílí stát a podniky a v němž se propojují zásoby produktů a zásoby surovinových oblastí. Zlepšit systém trhu s rudou a vytvořit otevřený, transparentní, spravedlivý a přiměřený cenový mechanismus.*“ ([254])

(716) Zatímco zákon o nerostných surovinách a 14. pětiletý plán rozvoje odvětví surovin se uplatňují na národní úrovni a zcela jednoznačně potvrzují skutečnost, že nerostné zdroje patří státu, plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie (2021–2035) poskytuje důkazy o podpoře celého dodavatelského řetězce, a to konkrétně na podporu odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, které zahrnuje jak vozidla BEV, tak hybridní vozidla. Plán představuje „[p]*rosazování rozvoje celého hodnotového řetězce elektrických baterií* [a] *podporu podnikům, aby zlepšily svou schopnost zajistit si klíčové zdroje, jako je lithium, nikl, kobalt a platina*“ ([255]).

([249]) K dispozici na adrese: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

([250]) K dispozici na adrese: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Anglická verze je k dispozici na internetových stránkách Všečínského shromáždění lidových zástupců: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([251]) K dispozici na adrese: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Anglický překlad je k dispozici na internetových stránkách FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf

([252]) Například: lithium, měď, bauxit, nikl, grafit, fosfor, minerální sůl atd.

([253]) Celé znění plánu je k dispozici na adrese: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

([254]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

([255]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) 13. pětiletý plán rozvoje strategických a rozvíjející se odvětví stanovil následující cíle: „*Vzhledem k potřebám vývoje* (…) *nových automobilů využívajících nové zdroje energie a dalších průmyslových odvětví* [Čína] *rozšíří vysoce pevné lehké slitiny, vysoce výkonná vlákna, speciální slitiny, pokročilé anorganické nekovové materiály, vysoce kvalitní speciální ocel, nové materiály pro displeje, materiály pro energetické baterie* (…) [a] *zvýší přidanou hodnotu nových materiálů, vybuduje nové značky materiálů a zvýší mezinárodní konkurenceschopnost*.“ Tento plán obsahuje také klíčový úkol 21 „*Zajistit využívání vozidel využívajících nové zdroje energie ve velkém měřítku a organizovat realizaci projektů na zlepšení baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie*“, který jen potvrzuje, že rozvoj odvětví baterií je pro konečný cíl rozvoje vozidel využívajících nové zdroje energie (včetně BEV) zásadní.

(718) Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci (nařízení č. 49 [2019]) ([256]) vydaný Národní komisí pro rozvoj a reformy (NDRC) a platný od 1. ledna 2020 rozlišuje tři kategorie – „*podporovaná*“, „*omezovaná*“ a „*zastaralá*“ – a ukazuje, jak vláda výslovně motivuje a podporuje rozvoj určitých průmyslových odvětví a konkrétních technologií, zatímco jiné nepodporuje, omezuje a dokonce zakazuje. Všechny hlavní prvky dodavatelského řetězce BEV, jako jsou materiály pro kladné elektrody, například fosforečnan železnato-lithný, lithium-iontové baterie, elektrolyty, projekty průzkumu lithia ([257]), vysoce výkonné materiály z měděných fólií, grafit, hliník a ocel pro průmysl využívající nové zdroje energie, jsou uvedeny jako podporovaná odvětví. Tato skutečnost znovu potvrzuje, že vláda nepovažuje odvětví BEV za samostatné odvětví, ale předpokládá vytvoření komplexního rámce pro rozvoj tohoto odvětví a pro vytvoření příznivých tržních podmínek, které umožní výrobcům BEV získat konkurenční výhodu oproti zahraničním subjektům. Katalog pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci pro rok 2019 byl nahrazen vydáním pro rok 2024 s účinností od 1. února 2024 ([258]). Nejnovější katalog se vyznačuje rozšířeným zaměřením na nová odvětví vyspělé a zelené technologie spadající do kategorie „*podporovaných odvětví*“, jako je inteligentní výroba, automatizace strojů, zelený vodík, zachycování, využívání a ukládání uhlíku a solární články nové generace.

(719) Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2021–2035 potvrzuje politické pokyny týkající se celého dodavatelského řetězce od klíčových surovin, jako je lithium, nikl a kobalt, až po zlepšení efektivity procesů a výroby s cílem „*realizovat průlomová opatření v oblasti bateriových technologií; provádět výzkum klíčových zásadních technologií, jako jsou materiály kladných a záporných elektrod, elektrolyty, separátory a membránové elektrody, posílit technický výzkum nedostatků vysoce výkonných, lehkých, vysoce bezpečných, levných baterií s dlouhou životností*“ ([259]). Bateriemi pro vozidla využívající nové zdroje energie se zabývá také oddíl 2 kapitoly IV s názvem „*Podpora inovativního využití klíčových systémů*“, jež se snaží podpořit rozvoj celého hodnotového řetězce baterií. Zahrnuje to zejména podporu společností, aby si zajistily přístup ke klíčovým zdrojům, jako je lithium, nikl, kobalt a platina. Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2021–2035 a Akční plán pro baterie z roku 2017, které rovněž stanoví daňové úlevy a pobídky a investiční podporu ze strany vlády, představují hlavní vládní plány týkající se odvětví baterií.

(720) Dalším příkladem všestranné vládní podpory tohoto odvětví je strategie Made in China 2025. Jedná se o vnitrostátní strategii vyhlášenou v roce 2015, která se zaměřuje na deset hlavních odvětví, která v období do roku 2025 získají zvláštní podporu a pozornost. Podpora je kromě jiných výsad poskytována formou úvěrů ze strany bank ve vlastnictví státu na nekomerčním základě a osvobození od požadavku na dodržování určitých norem a předpisů. Čínské odvětví baterií je zařazeno mezi odvětví, která mají být podporována jako důležitá součást odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie: *Úspora energie a vozidla využívající nové zdroje energie: Pokračovat v podpoře vývoje elektrických vozidel a vozidel s palivovými články*, (…) *a zlepšovat konstrukci a průmysl klíčových technologií, jako jsou napájecí baterie, hnací motory, vysoce účinné spalovací motory, pokročilé převodovky, lehké materiály a inteligentní řídicí schopnosti,* ***aby se vytvořil kompletní průmyslový systém a systém inovací od klíčových součástí až po kompletní vozidla*** [zvýraznění doplněno], *a podporovat nezávislé značky energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie, aby odpovídaly mezinárodní pokročilé úrovni* ([260]).

([256]) K dispozici na adresehttps://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) V oddíle 11 (Petrochemický průmysl), bod 2: „*Průzkum, vývoj a komplexní využití vzácných nerostných surovin, jako je síra, draslík, bór, lithium a brom; vývoj a aplikace technologie pro komplexní využití odkališť po úpravě fosfátových rud; výběr a využití fosforových a fluoritových rud nízké a střední kvality a komplexní využití zdrojů spojených s fosforovou a fluoritovou rudou*“.

([258]) Viz https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

([259]) Viz poznámka pod čarou 237.

([260]) Viz bod III.6.6 oznámení Státní rady o iniciativě Made in China 2025, které je k dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) *„Poradní stanoviska k rozšíření investic do strategických rozvíjejících se odvětví a ke kultivaci posílených nových bodů růstu a pólů růstu“* (nařízení č. 1409 [2020]) ([261]) vydané NDRC požadují, aby vláda v klíčových průmyslových oblastech, jako jsou nové materiály ([262]) a průmysl vozidel využívajících nové zdroje energie, vytvářela průmyslová uskupení a *„podporovala vznik nových regionálních pólů růstu“*, optimalizovala podnikatelské prostředí a zvýšila daňovou a investiční podporu. Poradní stanoviska rovněž podporují rozvíjející se národní strategická odvětví prostřednictvím *„využití daňové, pozemkové, finanční, vědecko-technické, talentové politiky, politiky duševního vlastnictví atd.“*. ([263]) Oddíl IV poradních stanovisek obsahuje jasnější pokyny týkající se financování a investiční podpory, jako např.: vládní fondy, rizikový kapitál a průmyslové investiční fondy financované vládou. Poradní stanoviska vybízejí finanční instituce, aby zvýšily podporu klíčovým podnikům ve výrobním řetězci a optimalizovaly finanční služby pro podniky navazující ve výrobním řetězci, a rovněž vybízejí banky, aby zřídily centra finančních služeb nebo obchodní jednotky pro rozvíjející se odvětví, včetně odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie. Poradní stanoviska výslovně podporují spolupráci mezi vládou, bankami a podniky a podporují zvýšení počtu emisí dluhopisů vydávaných podniky ve strategických rozvíjejících se odvětvích, včetně odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie. Na finanční úrovni jsou určenými odpovědnými útvary Čínská lidová banka, Čínská komise pro regulaci bankovnictví a pojišťovnictví, Čínská komise pro regulaci cenných papírů a NDRC ([264]).

(722) Výrobci baterií i dodavatelé surovin používaných při výrobě baterií jsou navíc zařazeni do katalogu podporovaných odvětví a mohou využívat sníženou sazbu daně ve výši 15 %.

(723) Zatímco cíle a opatření stanovené v plánech a politických dokumentech na ústřední úrovni poskytují pokyny týkající se rozvoje baterií a vstupů souvisejících s odvětvím vozidel využívajících nové zdroje energie ve prospěch odvětví BEV jako celku, plány na provinční a místní úrovni jsou rovněž zaměřeny na specifika jejich území a společností, které v nich sídlí. Stanovují zejména podrobné cíle a úkoly, jak budovat místní výrobu a kontrolovat dodavatelské řetězce pro domácí průmysl, přičemž zahrnují všechny aspekty rozvoje tohoto odvětví a poskytují jasné pokyny ohledně typu pobídek nabízených společnostem v rámci dodavatelského řetězce.

(724) Existuje několik místních plánů pro nerostné suroviny, které představují pokyny pro provincie a města týkající se průzkumu a těžby nerostných surovin a stanovují cíl pro rok 2025 v oblasti průzkumu a rozvoje nerostných surovin. Jedním takovým příkladem je plán nerostných surovin města I-čchun na období 2021–2025 ([265]). Deklarovaným cílem plánu nerostných surovin města I-čchun je vybudovat základnu pro výrobu lithiových baterií s mezinárodním vlivem ([266]). Tento plán také poskytuje podrobný přehled o nově plánovaných dolech a odvětvích v jejich okolí. Například rozvojová zóna Yichun Yashan Tantalum-Niobium-Lithium Mining Development Zone je vybudována s cílem podpořit rozvoj i-čchunského klastru lithiových baterií a energetiky využívající nové zdroje energie v hodnotě 100 miliard ([267]).

(725) Plán pro Suej-ning obsahuje ustanovení o rozvojových cílech (*„do roku 2025 […] dosáhne* [roční výroba] *materiálu kladných elektrod více než 800 000 tun a prekurzoru materiálu kladných elektrod více než 500 000 tun“*), ročních výrobních cílech (*„urychlit […] roční výrobní kapacitu lithium-iontových baterií, jež by měla dosáhnout 100 GWh, z toho výrobní kapacita elektrických baterií dosáhne 60 GWh. […] Podporovat výstavbu městského energetického komplexu lithiových baterií „pět v jednom“, který poskytne „nabíjení, skladování, přípravu, výměnu a prodej“, a usilovat o to, aby provozní příjmy průmyslu lithiových baterií tohoto města přesáhly 100 miliard jüanů“* a ziskové cíle (*„do roku 2025 (…) budeme usilovat o kultivaci tří podniků s provozním ziskem přesahujícím 10 miliard jüanů a 15 podniků s provozním ziskem*

([261]) K dispozici na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

([262]) Oddíl II bod 4: *„Zlepšit technickou úroveň vzácných zemin, vanadu a titanu, wolframu a molybdenu, lithia, rubidia a cesia, grafitu a dalších speciálních zdrojů ve spojení s těžbou, tavením a hlubinným zpracováním.“*

([263]) Oddíl III odst. 9 poradních stanovisek k rozšiřování investic do rozvíjejících se strategických odvětví.

([264]) Oddíl IV bod 15 poradních stanovisek k rozšiřování investic do rozvíjejících se strategických odvětví.

([265]) K dispozici na adrese: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([266]) Viz kapitola 4 oddíl 1 plánu těžby nerostných surovin v provincii I-čchun.

([267]) Viz sloupec 6 plánu těžby nerostných surovin v provincii I-čchun.

přesahujícím 1 miliardu jüanů a vytvoříme stupňovitý rozvojový klastr velkých, středních a malých podniků a mikropodniků“), zatímco Plán rozvoje Šan-tungu dává pokyny ohledně prodejních cílů („*Od roku 2021 do roku 2025 uvedeme do provozu více než 5 až 10 předních podniků vyrábějících lithiové baterie, které budou vyrábět lehké baterie, elektrické baterie a baterie pro skladování energie, budeme kultivovat skupinu podpůrných podniků s tržbami z prodeje mezi 500 miliony a 1 miliardou jüanů a vytvoříme průmyslový klastr 50 až 100 předcházejících a navazujících podniků v řetězci odvětví nových zdrojů energie využívajícího lithiové baterie*“).

(726) Ťiang-si je hlavním střediskem výroby lithia a provincií, kde se nachází město I-čchun, přezdívané „*hlavní město lithia v Asii*“ ([268]). Vzhledem k bohatým zásobám lithia věnuje provincie zvláštní pozornost odvětví nových energetických materiálů a lithiových baterií. V říjnu 2022 vydala provincie „*Oznámení o několika politických opatřeních ke zlepšení a posílení odvětví nových zdrojů energie z lithiových baterií v naší provincii*“ (oznámení č. 21 [2022]) ([269]) (dále jen „*opatření*“). Podpora se projevuje na všech úrovních dodavatelského řetězce, počínaje dodávkami nerostných surovin až po zakládání průmyslových podniků vyrábějících lithiové baterie. Opatření například předpokládají zřízení poradenských fondů pro průzkum, rozvoj a investice do zdrojů lithia ([270]). Odvětví baterií v provincii Ťiang-si je podporováno několika druhy kompenzací, odměn ([271]) a podpor, pokud jde o využití půdy, využití elektřiny ([272]), využití plynu atd. ([273]), včetně kapitálových injekcí a pojistných kompenzací.

(727) Komise rovněž zjistila, že již v roce 2009 začalo město I-čchun usměrňovat a chránit nerostné suroviny města, aby podpořilo rozvoj odvětví nových zdrojů energie. K tomu se vztahuje „*Několik stanovisek k posílení řízení nerostných surovin lithia*“ ([274]) města I-čchun („*nerostné suroviny lithia města I-čchun*“). Článek 3 dále definuje, že kancelář vedoucí skupiny nových zdrojů energie z lithiových baterií města I-čchun je zodpovědná za řízení a koordinaci komplexního rozvoje a využití lithiových nerostných surovin ve městě a za zajištění stabilních dodávek lithia pro městské podniky vyrábějící baterie. V článku 6 městská správa dále nařizuje podnikům těžícím lithium, aby „*aktivně podporovaly a pomáhaly podnikům [*města I-čchun*] vyrábějícím baterie z nových zdrojů energie, aby se zvětšily a posílily, a aby navázaly dlouhodobou spolupráci a vzájemně výhodné strategické partnerství mezi* [těžebními společnostmi a společnostmi vyrábějícími baterie]“. Článek 7 obsahuje pokyny k cenovému mechanismu, který má zabránit cenovému monopolu. Vedoucí skupina má za úkol „*převzít vedoucí úlohu při organizování podniků v oblasti nových zdrojů energie z lithia a* [těžebních společností]*, aby prováděly úpravy na základě vývoje trhu za předpokladu stanovení referenční ceny, a jednotně vyjednávat a určovat cenu dodávek lithiové slídy požadovanou podniky v oblasti nových zdrojů energie z lithia*“.

(728) Také plány provincie Fu-ťien a plány obce Ning-te obsahují konkrétní ustanovení o druhu nabízené podpory, někdy dokonce výslovně uvádějí podporované společnosti. To je konkrétně případ největšího světového výrobce baterií společnosti CATL, která má v této provincii sídlo a důležité výrobní závody.

([268]) O sporu o lithiový kapitál v Číně z pohledu dolu Kuo-süan Suo ve městě I-čchun, Shanghai Metals Market. K dispozici na adrese: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) K dispozici na adrese: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Bod 5 opatření.

([271]) Bod 3 opatření.

([272]) Bod 1 opatření.

([273]) Bod 8 opatření.

([274]) K dispozici na adrese: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Ve 13. pětiletém plánu provincie Fu-ťien pro rozvoj vozidel využívajících nové zdroje energie se uvádí, že „*s CATL v centru* [provincie Fu-ťien] *bude aktivně podporovat rozšiřování průmyslových řetězců, jako jsou elektrické baterie*“ ([275]).

(730) „*Poradní pokyny provincie Fu-ťien*“ podporují investice do vysoce kvalitních projektů v oblasti lithiových baterií, energie využívající nové zdroje a nových materiálů a snaží se podporovat spolupráci finančních institucí se souvisejícími průmyslovými odvětvími a speciálními fondy při realizaci investic a půjček, zvýšit úvěrovou podporu pro projekty v oblasti lithiových baterií, energie využívající nové zdroje a nových materiálů, včetně podpory slevy na úroky pro velké stavební projekty v oblasti výrobních základen lithiových baterií, energie využívající nové zdroje a nových materiálů. Plán rovněž navrhuje vytvořit nezávislý a „*kontrolovatelný*“ systém průmyslových inovací, který by podporoval rozvoj inovačních platforem, jako je Národní inženýrské výzkumné centrum pro elektrochemické technologie skladování energie společnosti CATL. To je odrazem provádění vnitrostátních politik místní samosprávou ve spolupráci se soukromým podnikem. Vybudování inovační platformy pro elektrické baterie, založené na spolupráci podniků, univerzit a výzkumných center, patří mezi klíčové úkoly Akčního plánu pro baterie z roku 2017 ([276]).

(731) Zvláštní plán města Ning-te pro vysoce kvalitní rozvoj zpracovatelského průmyslu během 14. pětiletého plánu ([277]) stanoví cíl dosáhnout do roku 2025 výrobní kapacity 350 GWh lithiových baterií a stát se lídrem v oboru prostřednictvím rozvoje společnosti CATL. Hluboké vazby společnosti CATL se správou různých obcí a provincií se odrážejí také v dohodě o strategické spolupráci, kterou v roce 2021 podepsala společnost CATL s lidovou vládou provincie Kuej-čou ([278]), jejímž výsledkem je projekt výrobní základny společnosti CATL Guizhou New Energy Power and Energy Storage Battery Manufacturing Base. ([279]) Tyto hluboké vazby výslovně potvrzuje i provozní ředitel společnosti CATL Guizhou, který prohlašuje, že *společnost CATL Guizhou bude i nadále pokračovat v inovativním a vysoce kvalitním rozvoji (…) a aktivně podporovat a dodržovat cíle vysoce kvalitního rozvoje stranického řídícího a pracovního výboru nového okresu Kuej-an a přispívat k vytvoření řetězce průmyslu nových zdrojů energie ve městech Kuej-jang a Kuej-an*“ ([280]). Kuej-jang a Kuej-an se nacházejí v provincii Kuej-čou. Mezi další příklady úzké vládní účasti patří dohoda o komplexní spolupráci s vládou provincie Čao-čching, ([281]) dohoda o strategické spolupráci s vládou provincie S'-čchuan ([282]) a státní investiční skupinou Shudao Investment Group. ([283]) Kromě toho společnost CATL spolupracuje na výrobě hexafluorfosforečnanu lithného, druhu lithia, který se používá jako elektrolyt v lithium-iontových bateriích, a fosforečnanu železitého se státním podnikem Guizhou Phosphate Chemical Group. Kromě toho v prosinci 2021 CATL Guizhou, dceřiná společnost CATL, založila Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., těžební společnost se skupinou Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Skupina Guizhou Phosphate Chemical Group je zmíněna v akčním plánu provincie Kuej-čou, který stanovuje konkrétní výrobní cíle pro společnosti sídlící v provincii Kuej-čou, které vyrábějí materiály používané při energetické transformaci. Plán obsahuje jasné cíle pro roční výrobu fosforečnanu železnato-lithného, elektrolytu, který vede ionty mezi anodou a katodou v lithium-iontových bateriích, a jasně uvádí, které vládní útvary a jednotky jsou za tyto cíle odpovědné. Z několika zmíněných společností by roční produkce společnosti Guizhou Phosphorus Chemical New Energy měla dosáhnout 30 000 tun fosforečnanu železitého, společnost Guizhou Yuneng by měla dosáhnout roční produkce 150 000 tun fosforečnanu železnato-lithného.

([275]) K dispozici na adrese: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf
([276]) Viz oddíl III bod 1 Akčního plánu pro baterie z roku 2017.
([277]) K dispozici na adrese: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf
([278]) K dispozici na adrese: https://www.catl.com/en/news/790.html
([279]) Informace jsou k dispozici na adrese: https://www.catl.com/news/6263.html
([280]) Viz Guizhou Daily, 10. března 2023, k dispozici na adrese: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html
([281]) Společnost CATL podepíše komplexní dohodu o spolupráci s městem Čao-čching, CATL, 12. října 2023. K dispozici na adrese: https://www.catl.com/en/news/6122.html
([282]) Provincie S'-čchuan a společnost CATL prohlubují strategickou spolupráci, CATL, 5. února 2024, k dispozici na adrese: https://www.catl.com/en/news/6213.html
([283]) Společnost CATL a skupina Shudao Investment Group dosáhly strategické spolupráce, CATL, 18. února 2024. K dispozici na adrese: https://www.catl.com/en/news/6218.html
([284]) CATL zakládá těžební společnost po skupině BYD, CnEVPost, 4. ledna 2022. K dispozici na adrese https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) Rozvoj společnosti CATL a města Ning-te je neoddělitelně spjat, neboť město si stanovilo cíl dosáhnout do roku 2025 výrobní kapacity 350 GWh lithiových baterií a stát se lídrem v oboru tím, že „[se zaměří na] *podporu třetí, čtvrté a páté fáze rozšiřování kapacity společností CATL a CATL New Energy Technology a výstavbu projektů CATL FAW, bude se i nadále podílet na rozšiřování dvou hlavních průmyslových lídrů CATL a CATL New Energy Technology, dále rozšiřovat výrobní kapacitu a podíl na trhu s elektrickými bateriemi* […]“ ([285]). Další podpůrná opatření zahrnují subvence na nákup zařízení ([286]), odměny na základě roční produkce podniků ([287]) a finanční podporu ([288]).

(733) Konečně, pokud jde o město Šen-čen, kde se mimo jiné nachází sídlo skupiny BYD, *Plán města Šen-čen* uvádí podrobné pokyny ohledně typu finanční podpory, kterou by měly bankovní a finanční instituce poskytnout tomuto odvětví v celém jeho dodavatelském řetězci, počínaje nákupem zboží až po zvýšení spotřeby vozidel využívajících nové zdroje energie. Plán města Šen-čen například umožňuje *„podporovat klíčové podniky při vydávání směnek pro dodavatelský řetězec a povzbuzovat finanční instituce, aby zvýšily diskontní financování směnek pro dodavatelský řetězec,* […] *podporovat bankovní finanční instituce, aby se zaměřily na směr ekonomického rozvoje odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie* […], *formulovat plány finančních služeb pro celý životní cyklus a zavádět pružné metody stanovování cen úvěrů a splácení úroků“* ([289]). V případě společností vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie ukládá plán finančním institucím, aby *„zvýšily úvěrovou podporu technologické transformace, investic do výzkumu a vývoje, rozšiřování výroby, zvýšily podíl střednědobých a dlouhodobých úvěrů“* ([290]) a aby *„[s]polečně zkoumaly a rozvíjely inovativní produkty, například vozidla využívající nové zdroje energie, úvěry na základě zástavy práva na příjem a úvěry na snížení emisí uhlíku na podporu ekologického a nízkouhlíkového rozvoje automobilových společností“* ([291]).

(734) Společnosti vyrábějící elektrické baterie jsou podporovány finančními institucemi prostřednictvím finančních záruk, propojení investic a úvěrů, syndikovaných úvěrů atd. ([292]), zatímco společnosti zabývající se výrobou motorů a elektronickým řízením jsou podporovány prostřednictvím vědeckých a technologických úvěrů, rizikového kapitálu, kapitálového financování atd. ([293]) V závěrečné fázi spotřeby vozidel využívajících nové zdroje energie se *„[b]ankovním finančním institucím doporučuje, aby zvýšily svou podporu spotřebitelských úvěrů na automobily, zkoumaly inovace v oblasti online úvěrových produktů, přijaly nové metody digitální kontroly rizik, zlepšily zkušenosti s odběratelským procesem a poskytovaly diferencovaná řešení finančních služeb“* ([294]). Kromě toho Plán města Šen-čenu ukládá *„[p]odporovat automobilové společnosti při zakládání společností pro spotřebitelské financování automobilů a dalších institucí, které by poskytovaly profesionální* finanční *služby pro spotřebu vozidel využívajících nové zdroje energie, a dále zvyšovat míru pronikání vozidel využívajících nové zdroje energie na trh“* ([295]). Oddíl III bod 1.9 Plánu města Šen-čen předpokládá podporu celého průmyslového řetězce ze strany finančních institucí pro všechny druhy podniků v oblasti vozidel využívajících nové zdroje energie (začínající podniky, malé a střední podniky a mikropodniky) prostřednictvím půjček, externích přímých investic, vládních záruk, fondů pro kompenzaci rizika bankovních úvěrů, odměn a subvencí. Plán města Šen-čen také doporučuje *„[v]užívat dotační fondy projektu financování emisí podnikových dluhopisů ve městě Šen-čen na podporu kvalifikovaných společností vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie při vydávání nástrojů dluhového financování, korporátních dluhopisů, podnikových dluhopisů a jiných korporátních úvěrových dluhopisů“*. Odvětví je podporováno jak na domácí úrovni, tak i na mezinárodní scéně (*„optimalizovat přeshraniční finanční služby na podporu společností vyrábějících vozidla využívající nové zdroje energie v „celosvětovém měřítku“)* ([296]).

(735) Plány zdůrazňují potřebu další integrace průmyslu baterií a elektrických vozidel prostřednictvím zajištění klíčových surovin, snížení nákladů a podpory propagace a rozvoje výzkumu a vývoje baterií s cílem zlepšit výkon bateriových elektrických vozidel a podpořit jejich popularizaci.

([285]) Kapitola III oddíl 1 *Výrobního plánu města Ning-te*.
([286]) Viz bod 2 *Opatření města Ning-te*, na adrese https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Viz například bod 3 *Opatření města Ning-te*.
([288]) Například v bodě 7 *Opatření města Ning-te*: *„Podporovat státní podniky, aby prozkoumaly možnost zřízení kapitálových fondů pro projekty nového [dodavatelského] řetězce v odvětví nových zdrojů energie“*.
([289]) Oddíl III bod 1.7 Plánu pro město Šen-čen.
([290]) Oddíl III bod 1.1 Plánu pro město Šen-čen.
([291]) *Tamtéž*.
([292]) Oddíl III bod 1.2 Plánu pro město Šen-čen.
([293]) Oddíl III bod 1.3 Plánu pro město Šen-čen.
([294]) Oddíl III bod 1.6 Plánu pro město Šen-čen.
([295]) *Tamtéž*.
([296]) Oddíl III bod 1.12 Plánu pro město Šen-čen.

(736) Komise v různých plánech a politických dokumentech uvedených výše v tomto oddíle rovněž zjistila, že podniky, které se zabývají výrobou a zpracováním vstupů pro průmysl BEV, mohou využívat řadu preferenčních režimů, jako např.:

— přístup k vládním fondům, rizikovému kapitálu a průmyslovým investičním fondům financovaným vládou,

— Dluhopisy

— vývozní omezení,

— vládou podporované kapitálové záruky,

— poradenské fondy,

— pojistné plnění,

— pozemky, elektřina a plyn za nižší ceny,

— úvěry od státních bank na nekomerčním základě,

— preferenční daňové politiky,

— nákupní subvence,

— odměny.

(737) Souhrnně lze říci, že výše uvedené dokumenty a důkazy potvrzují, že uplatňovaným cílem politiky čínské vlády bylo podpořit rozvoj odvětví BEV mimo jiné podporou odvětví baterií a jejich vstupů jako klíčového faktoru pro úspěšné dosažení tohoto cíle.

3) *Konkrétní opatření, která přijala čínská vláda v rámci svých politických cílů pro rozvoj odvětví BEV*

a) *Veřejná podpora odvětví výrobců baterií a jejich vstupů*

(738) Kromě těch, které již byly zmíněny v 736. bodě odůvodnění, Komise identifikovala několik právních zdrojů, které naznačují veřejnou podporu výrobcům baterií a jejich vstupům s konečným cílem rozvíjet tato odvětví ve prospěch výrobců BEV. Tyto zdroje jasně ukazují na silné zásahy a kontrolu ústřední vlády v odvětví baterií a vstupů pro baterie, pokud jde o výrobu, prodejní cíle a kontrolu cen. Nejedná se o pouhý regulační rámec pro dodavatele vstupů, ale o rámec, v němž je dodavatelům vstupů svěřena pravomoc, která jim umožnila rozvíjet vládní funkce týkající se uvádění vstupů (tj. baterií a lithia) na trh a jejich dodávek tak, aby bylo dosaženo příslušného vládního cíle rozvíjet odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, jehož jsou BEV součástí. Opatření na podporu LFP a baterií ukazují, že existuje záměr rozvíjet odvětví BEV prostřednictvím podpory vstupů na začátku výrobního cyklu. Dodavatelé vstupů mají k dispozici prostředky, které jim umožňují plnit jejich veřejné funkce, zejména rozvíjet odvětví BEV, a to díky podpoře ze strany čínské vlády.

(739) Komise rovněž zkoumala, zda výrobci baterií dostávali od čínské vlády také finanční podporu, která jim umožňovala provádět vnitrostátní politiky a jednat jako veřejnoprávní subjekty. Vzhledem k omezenému množství informací, které měla v důsledku chybějící spolupráce k dispozici, musela Komise vycházet z dostupných údajů. V tomto ohledu se Komise opírala o veřejně dostupné informace týkající se společnosti CATL a o informace poskytnuté výrobci baterií ve spojení se skupinami Geely a SAIC.

(740) Dostupné informace týkající se společnosti CATL ukázaly, že se jí podařilo stát se ziskovou a vlivnou společností díky vládní podpoře a charakteristikám čínského domácího trhu. Zejména z veřejných zdrojů vyplývá, že do roku 2020 se financování ze strany státu rovnalo pětině jejích čistých příjmů ([297]). Tuto podporu potvrdila i novější publikace, podle níž „*společnost CATL v roce 2023 získala 5,72 miliardy jüanů (790 milionů USD), což je více než dvojnásobek oproti předchozímu roku*“ a představuje „*13 % jejího čistého zisku*“ ([298]).

(741) Komise rovněž zjistila, že výrobci baterií ve spojení se skupinami Geely a SAIC, kteří poskytli odpovědi na dotazník, rovněž využívali napadnutelných subvencí, jako je preferenční financování, programy osvobození od daní a snížení daní a granty. To je rovněž v souladu se zjištěními Komise popsanými v 735. bodě odůvodnění.

(742) Vzhledem k tomu, že dodavatelé LFP, kteří nejsou ve spojení, nespolupracovali, nemohla Komise zjistit, zda i dodavatelé LFP využívali vládní podpory podobným způsobem jako výrobci baterií. Vzhledem k platnému regulačnímu rámci a vnitrostátním politikám však Komise mohla vyvodit závěr, že podobně jako výrobci baterií i výrobci LFP využívali státní finanční podpory v různých formách.

(743) Komise proto dospěla k závěru, že čínská vláda uměle udržovala výrobce baterií a LFP finančně nad vodou, aby jim umožnila vykonávat vládní pravomoc a prodávat baterie a LFP čínským výrobcům BEV za cenu nižší než přiměřenou.

b) *Opatření čínské vlády týkající se stanovení cen baterií a snížení nákladů pro odvětví BEV*

(744) Vláda zavedla několik opatření, aby zajistila, že baterie a jejich vstupy budou dodávány odvětví BEV za nízké ceny. Kromě toho čínská vláda zajistila, aby se snížily odpovídající náklady odvětví BEV na tyto důležité vstupy pro výrobu BEV. Tato opatření jednoznačně odvětví BEV zvýhodnila. To dokazují mimo jiné následující dokumenty.

(745) Konkrétní pokyny týkající se nákladů na baterie byly obsaženy již v Plánu pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020, který nařizuje, aby do roku 2015 stály moduly elektrických baterií méně než 2 jüany za watthodinu a aby se tyto náklady do roku 2020 dále snížily na méně než 1,5 jüanu za watthodinu ([299]). Plán rovněž nařizuje zřídit 2–3 přední podniky na výrobu elektrických baterií s výrobou a prodejem v rozsahu více než 10 miliard watthodin a vytvořit 2–3 páteřní výrobní podniky pro kladné a záporné elektrody, elektrolyty a další klíčové materiály ([300]). Plán ukazuje, jak vláda hrála klíčovou roli v rozvoji tohoto odvětví tím, že „*se řídila kombinaci vládních pokynů a tržních podnětů*“. V počátečním období bude vláda zejména „*aktivně plnit úlohu plánovacích pokynů a politických pobídek, shromažďovat vědecké a technologické a průmyslové zdroje, podporovat vývoj a výrobu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie a řídit spotřebu trhu*“ ([301]). Toho mělo být dosaženo přidělováním centrálních prostředků, daňovými preferencemi a podporou finančních institucí ([302]).

(746) Akční plán pro baterie z roku 2017, vypracován v souladu s cíli stanovenými v iniciativě „Made in China 2025“, stanovil tři klíčové úkoly: za prvé, „*dále snížit náklady a zajistit dodávky vysoce kvalitních elektrických baterií do roku 2018*“; za druhé, „*do roku 2020 bude usilováno o dosažení specifické hustoty energie systému ve výši 260 watthodin/kilogram a náklady se sníží na méně než 1 jüan/watthodinu; za třetí, do roku 2025 dosáhne hustota energie 500 watthodin na kilogram*“.

([297]) Viz výroční zpráva společnosti CATL 2020 a také: „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“ (Proč čínská společnost dominuje bateriím do elektromobilů), The New York Times, 22. prosince 2021, k dispozici na adrese https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html

([298]) https://asia.nikkei.com/Business/China-tech/CATL-tops-China-s-corporate-subsidies-list-outranking-oil-majors

([299]) Oddíl 5 bod 1, Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020.

([300]) Oddíl 2 bod 2, Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020.

([301]) Oddíl 2 bod 2, Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020.

([302]) Oddíl 5 odst. 2 a odst. 3, Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020.

(747) V tomto ohledu z důkazů o cenových stropech vyplývá, že poskytování zboží regulovaného čínskou vládou se stává vládní funkcí, kterou pak vykonávají dodavatelé vstupů, kteří vystupují jako veřejnoprávní subjekty. Čínská vláda stanovuje velmi konkrétní kvalitativní cíle rozvoje s cílem dosáhnout stability trhu a snížit náklady. Proto musí být růst odvětví baterií „*koordinován*“ ([303]) a výzkum a vývoj zaměřen na zdokonalování lithium-iontových elektrických baterií ([304]), hlavního typu baterií používaných pro BEV. K dosažení těchto cílů stanovil Akční plán pro baterie z roku 2017 „*zvýšení politické podpory*“ ([305]). Tato politická podpora zahrnuje „*řídící úlohu vlády*“ a „[o]*svobození od spotřební daně, pokud je výrobek z oblasti elektrických baterií způsobilý*; [p]*odniky vyrábějící elektrické baterie, například podniky s vyspělými technologiemi, jsou způsobilé využívat daňových pobídek, převodu technologií a vývoje technologií*“ ([306]).

(748) Akční plán pro baterie na rok 2017 se rovněž zabývá vztahem mezi vládou a průmyslovými sdruženími, jak je zdůrazněno v oddíle 4 odst. 3 plánu, a to tak, že „*plně využívá úlohu odvětvových sdružení a dalších organizací, uskutečňuje výměnu a spolupracuje na […] politických opatřeních a návrzích, posiluje řízení sebekázně průmyslového odvětví a podporuje koordinovaný rozvoj elektrických baterií a souvisejících odvětví*“. Úloha odvětvových sdružení v čínském hospodářském systému bude zkoumána v 778. bodě odůvodnění.

(749) Především vládní intervence v celém dodavatelském řetězci a její cíl snížit ceny ve prospěch odvětví BEV je patrný z *oznámení o bateriovém průmyslu*, které předpokládá spolupráci mezi navazujícími subjekty řetězce „*za účelem stabilizace očekávání, vyjasnění množství a ceny, zajištění nabídky a oboustranně výhodné spolupráce* ([307])“. Oznámení o bateriovém průmyslu rovněž nařizuje místním oddělením dozoru nad trhy, aby „*posílily dozor a přísně vyšetřovaly a řešily hromadění, zdražování, nekalou soutěž a další chování v navazujících článcích odvětví lithiových baterií, aby byl zachován pořádek na trhu*“ ([308]).

(750) To dále naznačuje, jak pronikavý je zásah čínské vlády, která aktivně zajišťuje, že ceny v dodavatelském řetězci baterií musí být vyrovnány směrem dolů, aby se podpořila stabilita trhu ve prospěch výrobců BEV. Vláda proto učinila z poskytování tohoto zboží za určitou cenu vládní funkci, kterou následně vykonávají veřejnoprávní subjekty.

(751) Ještě výmluvnější je, že vládní zásahy do cen domácích surovin se odrážejí i v tiskových prohlášeních MIIT. Na tiskové konferenci, která se konala v Pekingu v dubnu 2022 a týkala se zvýšení cen surovin používaných v elektromobilech, mluvčí MIIT potvrdil, že „*budeme tlačit* [ceny surovin] *zpět na rozumnou úroveň, jakmile to bude možné*“, že „*ministerstvo pomůže urychlit rozvoj místních zdrojů v Číně*“ a že „*stabilní fungování odvětví čelí velkému tlaku, který musí všechny příslušné strany zvládnout společně.*“ ([309]). Jednalo se o pokračování sympozia, které v březnu 2022 uspořádaly MIIT a oddělení surovinového průmyslu a první oddělení průmyslu zařízení MIIT společně s cenovým oddělením NDRC a Státní správou pro regulaci trhu a které se týkalo zvýšení cen výchozích materiálů pro elektrické baterie ([310]). Zasedání se zúčastnily Čínská asociace průmyslu neželezných kovů (CNMIA), Čínská asociace výrobců automobilů (CAAM) a Čínská aliance pro inovace v průmyslu napájecích baterií pro automobilový průmysl (CAPBIIA) a další průmyslové organizace, jakož i příslušné osoby odpovědné za klíčové předcházející a navazující podniky v oblasti vývoje zdrojů lithia, výroby lithiové soli, katodových materiálů, elektrických baterií a dalších průmyslových řetězců ([311]).

([303]) Oddíl 1 bod 2, Akční plán pro baterie z roku 2017.
([304]) Oddíl 2 bod 2, Akční plán pro baterie z roku 2017.
([305]) Oddíl 4 bod 1, Akční plán pro baterie z roku 2017.
([306]) Oddíl 4 bod 1, Akční plán pro baterie z roku 2017.
([307]) Viz bod 2 Oznámení o odvětví baterií.
([308]) Tamtéž.
([309]) Ministerstvo se chystá stabilizovat nárůst cen ovlivňující automobilový průmysl, Státní rada Čínské lidové republiky, 25. dubna 2022. K dispozici na adrese: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) K dispozici na adrese: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) K dispozici na adrese: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Snížení nákladů je zvláště zdůrazněno ve vládních pokynech pro odvětví lithium-iontových baterií, ve standardizovaných podmínkách z roku 2021 jsou navrženy technické normy, jako je minimální energetická hustota napájecích sad 180 Wh/kg, ([312]) a *„vedou podniky k omezení výrobních projektů, které pouze rozšiřují výrobní kapacitu, posilují technologické inovace, zlepšují kvalitu výrobků a snižují výrobní náklady“* ([313]).

(753) Komise rovněž zjistila, že některé suroviny používané při výrobě baterií podléhají vývozním omezením, jako jsou opatření pro kontrolu vývozu a nevracení domácí DPH v případě vývozu. Deklarovaným politickým cílem těchto opatření je odradit od jejich vývozu a vytvořit domácí přebytek nabídky, aby byly k dispozici levné domácí ceny a dostatečné množství ve prospěch domácích navazujících odvětví, včetně výrobců BEV.

(754) Komise v tomto ohledu zjistila, že LFP, druh lithia používaný v bateriích, nepodléhá při vývozu 13% náhradě DPH, čímž se cena těchto surovin na domácím trhu uměle snižuje pro domácí spotřebu.

(755) Od roku 2006 čínská vláda ukládá dočasná vývozní omezení na zboží související s grafitem prostřednictvím *„rozhodnutí o dočasné kontrole vývozu výrobků souvisejících s grafitem“* (Oznámení č. 50 [2006]) ([314]). Rozhodnutí podrobuje sedm druhů výrobků souvisejících s grafitem ([315]) dočasným vývozním kontrolním opatřením. Dočasná opatření pro kontrolu vývozu byla zrušena oznámením *„Optimalizace a úprava dočasných opatření pro kontrolu vývozu grafitových artiklů“* (oznámení č. 39 [2023]) ([316]), zveřejněným dne 20. října 2023 a účinným od 1. prosince 2023. Současně politika přidává na kontrolní seznam pro export dva nové typy grafitových výrobků. Na grafit se rovněž vztahují vývozní omezení v podobě nevracení 13% tuzemské DPH v případě vývozu ([317]).

(756) Komise rovněž zjistila, že některé druhy mědi podléhají vývoznímu clu ve výši 30 % podle *plánu úpravy celních sazeb na rok 2022* ([318]) a *plánu úpravy celních sazeb na rok 2023* ([319]). Na základě příslušného kódu HS se vybírá další prozatímní vývozní daň ve výši 5–15 %.

(757) Komise rovněž zjistila, že Čína konsoliduje své odvětví vzácných zemin, které je rovněž nezbytné pro výrobu baterií pro BEV, aby mimo jiné kontrolovala úroveň cen a zajistila strategické, hospodářské a udržitelné cíle. Konkrétně v prosinci 2021 došlo ke sloučení tří státních subjektů, čímž vznikla společnost China Rare Earth Group Co. Ltd, která pokrývá přibližně 62 % celkových dodávek těžkých vzácných zemin v Číně ([320]). Vláda proto na vnitrostátní úrovni přijala další opatření, jako je zavedení vývozních omezení, se stejným cílem zvýšit dodávky pro domácí výrobce levných a dostupných surovin potřebných mimo jiné k výrobě BEV.

c) *Závěr*

(758) Závěrem lze říci, že vládní pokyny, stanoviska a nařízení týkající se průmyslu BEV ukazují, že vláda řídí toto odvětví směrem k jeho rozvoji a zlepšování prostřednictvím snižování nákladů a stabilních dodávek klíčových vstupů. Kromě toho vláda zavedla systém jasné a neustálé kontroly a monitorování cen baterií a jejich vstupů, aby se zajistilo, že je odvětví BEV může získávat za nízké ceny a v dostatečném množství.

([312]) Viz oddíl III bod 1 standardizovaných podmínek.
([313]) Viz oddíl I bod 3 standardizovaných podmínek.
([314]) K dispozici na adrese: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html
([315]) Kódy HS: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 a 8545900000.
([316]) K dispozici na adrese: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml
([317]) Viz kódy HS: 38011000 na https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html
([318]) K dispozici na adrese: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, viz exponát 7.
([319]) K dispozici na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, viz exponát 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že čínská vláda zavedla na ústřední i místní úrovni řadu politik a opatření zaměřených na dodavatele baterií a vstupů s cílem podpořit odvětví BEV. Všechny tyto vstupy tvoří významnou část výrobních nákladů BEV. V důsledku těchto politik stanovila čínská vláda cíle zajišťující stabilní a dostatečné dodávky těchto baterií a vstupů spolu s levnějšími cenami ku prospěchu výrobců BEV v podobě výrazného snížení nákladů, což jim umožňuje prodávat BEV za nižší ceny, a to i na trhu Unie. Důkazy o finanční podpoře poskytnuté výrobcům baterií byly uvedeny v 739. až 743.bodě odůvodnění.

1) *Vztahy mezi dodavateli vstupů a čínskou vládou*

(760) Po analýze právního a ekonomického rámce, v němž dodavatelé vstupů působí a který je do značné míry dán politickými cíli čínské vlády pro rozvoj odvětví BEV prostřednictvím dodavatelů vstupů, Komise rovněž analyzovala charakteristiky čínského domácího trhu s bateriemi, důkazy o přítomnosti/vlastnictví státu u dodavatelů vstupů, jakož i další známky toho, že čínská vláda nad těmito subjekty vykonávala účinnou kontrolu (včetně jejich organizačních charakteristik, řetězců rozhodovacích pravomocí a celkového vztahu s čínskou vládou).

(761) Komise si vyžádala informace o *struktuře domácího trhu s bateriemi*. Jak bylo vysvětleno v oddíle 3.3.1.2, čínská vláda nespolupracovala s dodavateli vstupních materiálů působícími na čínském domácím trhu, včetně dodavatelů baterií pro BEV, a neposkytla vysvětlení nebo zásadní informace o domácím trhu s bateriemi. Komise proto musela v souladu s článkem 28 základního nařízení ve svých závěrech vycházet z dostupných údajů.

(762) V tomto ohledu se Komise opírala o čtyři soubory informací, tj. o informace uvedené ve zprávě skupiny Rhodium ([321]), z geografické bilance trhu s bateriovými články předložené společností Benchmark Mineral Intelligence (dále jen „BMI“) ([322]), ze zprávy sdružení China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ([323]) a z informací poskytnutých skupinami zařazenými do vzorku, které nakupovaly baterie.

(763) Z informací uvedených ve zprávě skupiny Rhodium vyplývá, *že „s výjimkou společnosti LG Energy Solution dominují čínskému trhu s bateriemi pro elektromobily domácí hráči“* ([324]). Zpráva konkrétně ukazuje, že výrobci baterií v čínském vlastnictví měli v roce 2021 více než 88% podíl na čínském domácím trhu, přičemž výrobci baterií v zahraničním vlastnictví měli pouze 4% podíl na trhu. U zbývajících 8 % nebyla uvedena žádná domovská země. Vzhledem k omezenému podílu hlavních zahraničních dodavatelů baterií na čínském trhu a vzhledem k tomu, že čínská vláda nespolupracovala, však Komise vyvodila, že i ostatní výrobci budou v čínském vlastnictví. Stejná zpráva rovněž uvádí, že společnost CATL bude mít v roce 2020 více než 52% podíl na čínském trhu. Vzhledem k tomu, že nebyly zjištěny žádné opačné informace, dospěla Komise k závěru, že tato zjištění platila i v období šetření.

(764) Komise rovněž zjistila, že deset identifikovaných výrobců baterií uvedených ve zprávě skupiny Rhodium bylo členy CBIA (nebo jeho výkonné rady), CIAPS a/nebo byli částečně ve vlastnictví státu. Zatímco členové sdružení CBIA a CIAPS představovali více než 86% podíl na trhu, členové, kteří v určitém období zastávali funkci místopředsedy nebo zasedali ve výkonné radě, měli v roce 2021 více než 62% podíl na trhu. Zpráva rovněž uvádí, že existuje soubor politik, jejichž cílem je zvýhodnit čínské domácí dodavatele baterií ([325]).

([321]) Narušení mezinárodních trhů a Čína: Vládní podpora v oblasti baterií pro elektrická vozidla, skupina Rhodium, prosinec 2022 (dále jen „zpráva skupiny Rhodium“), s. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Viz zpráva sdružení China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance vydaná dne 11. ledna 2024 a zveřejněná na adrese 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]) Viz zpráva skupiny Rhodium, s. 41.

([325]) Viz zpráva skupiny Rhodium, s. 58.

(765) Geografická bilance trhu s bateriovými články, kterou předložila společnost BMI ([326]), ukazuje, že v letech 2022 a 2023 představovala čínská nabídka baterií více než 170 % místní poptávky, což rovněž ukazuje na jasnou dominanci čínských výrobců baterií na místním trhu.

(766) Zpráva sdružení China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance dále uvádí, že přibližně 97 % tržního podílu instalované kapacity ([327]) v roce 2023 připadá na čínské domácí výrobce baterií. Čínští členové sdružení CBIA vyrábějící baterie představují nejméně 66 % tržního podílu, zatímco skupina BYD, druhý největší výrobce, který v roce 2023 představoval 27 % čínské instalované kapacity, je součástí sdružení CIAPS. Jedna společnost, China Aviation Lithium Battery (CALB), byla členem výkonné rady sdružení CBIA a zároveň státním podnikem. Samotná společnost CATL představovala v roce 2023 více než 40 % celkové instalované kapacity v Číně, přičemž je členem výkonné rady sdružení CBIA.

(767) Komise rovněž konstatovala, že sdružení CBIA a CIAPS nezveřejňují úplný seznam svých členů online. Komise byla schopna zjistit účast společností ve sdružení CBIA, CIAPS a dalších odvětvových sdruženích na základě jejich výročních zpráv a dalších informací dostupných online, jako je seznam členů jejich výkonných orgánů. Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla informace ani oficiální veřejné údaje o úplném seznamu členů sdružení CBIA a CIAPS, Komise vyvodila závěry, že členy těchto sdružení může být ještě více dodavatelů baterií.

(768) Nakonec sice nebylo možné učinit žádný závěr ohledně hodnoty nákupů baterií skupinou SAIC z důvodu její nespolupráce, Komise však zjistila, že dodavatelé baterií, které skupina uvedla, se všichni se nacházeli v ČLR. Pokud jde o skupinu Geely, nejméně 65 % jejích nákupů pocházelo od společností, které byly buď členy sdružení CBIA, CIAPS nebo byly částečně ve vlastnictví státu. Pokud jde o skupinu SAIC, nebylo sice možné ověřit žádné informace o hodnotě nebo objemu nákupu, ale z informací ve spisu vyplývá, že její čtyři hlavní dodavatelé baterií byli částečně přímo či nepřímo ve vlastnictví státu, byli členy sdružení CBIA nebo s ním byli úzce spojeni prostřednictvím jednoho z akcionářů dodavatelů (CATL).

(769) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že čínský domácí trh obsluhují téměř výhradně domácí dodavatelé baterií. Velká většina těchto dodavatelů jsou členové sdružení, jako jsou CBIA a CIAPS, a/nebo jsou ve vlastnictví státu.

(770) Komise dále zkoumala *vztahy mezi čínskou vládou a dodavateli baterií*, aby zjistila, zda vláda vykonávala účinnou kontrolu nad danými subjekty a jejich chováním na trhu. Role, kterou hrají sdružení, má zásadní význam pro to, aby se ukázalo, jak čínská vláda prostřednictvím sdružení zajišťuje provádění svých politických cílů v oblasti rozvoje odvětví BEV.

(771) Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla žádné informace týkající se počtu a dalších informací o formálních údajích o vlastnictví a kontrole vlády nad domácími dodavateli baterií pro BEV, musela Komise vycházet z dostupných údajů podle článku 28 základního nařízení. Za tímto účelem Komise analyzovala situaci dodavatelů baterií dvou neintegrovaných skupin zařazených do vzorku (skupiny Geely a SAIC). Jak již bylo uvedeno, čínská vláda neposkytla požadované informace o vlastnictví a kontrole dodavatelů baterií a/nebo sdružení výrobců baterií. Kromě toho dodavatelé baterií skupin Geely a SAIC, kteří nejsou ve spojení, neposkytli odpovědi na dotazník a informace o vlastnictví a kontrole ze strany čínské vlády. Komise proto musela tyto informace vyhledat ve veřejně dostupných zdrojích. Pokud Komise nemohla najít veřejně dostupné informace, musela vyvodit závěry na základě článku 28 základního nařízení.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([327]) Viz poznámka pod čarou 323, tabulka 4.

(772) Pokud jde o skupinu SAIC, nebylo sice možné ověřit žádné informace o hodnotě nebo objemu nákupu, ale ze spisu vyplývá, že čtyři hlavní dodavatelé baterií skupiny SAIC, kteří tvoří většinu jejich nákupů baterií, jsou částečně přímo nebo nepřímo ve vlastnictví státu. Pokud jde o skupinu Geely, bylo zjištěno, že tři ze čtrnácti dodavatelů baterií jsou částečně ve vlastnictví státu. Bylo také zjištěno, že velká část dodavatelů baterií skupin SAIC a Geely je součástí odvětvových sdružení. Kromě toho Komise rovněž zjistila, že z deseti největších identifikovaných výrobců baterií uvedených ve zprávě skupiny Rhodium ([328]) a působících na čínském domácím trhu v roce 2020 bylo nejméně sedm částečně ve vlastnictví státu.

(773) Jak již bylo uvedeno v 763. bodě odůvodnění, dodavatelé baterií, u nichž bylo zjištěno, že jsou součástí sdružení CBIA nebo CIAPS, představovali v roce 2020 více než 86 % podílu na čínském trhu. Společnost CALB byla členem výkonné rady sdružení CBIA a zároveň státním podnikem (765. bod odůvodnění). Společnost CATL, klíčový subjekt na čínském trhu, který v roce 2020 představoval 52 % celkového čínského domácího trhu, je přímým i nepřímým (prostřednictvím společných podniků) dodavatelem skupin Geely a SAIC a členem výkonné rady sdružení CBIA.

(774) Vzhledem k tomu, že čínská vláda nespolupracovala, musela Komise vycházet z veřejně dostupných informací, aby zjistila, kteří z těchto dodavatelů jsou členy sdružení. Komise rovněž konstatovala, že sdružení CBIA a CIAPS nezveřejňují úplný seznam členů online. Komise však byla schopna zjistit účast společností ve sdružení CBIA, CIAPS a dalších odvětvových sdruženích na základě jejich výročních zpráv a dalších informací dostupných online, jako je seznam členů jejich výkonných orgánů. Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla informace ani oficiální veřejné údaje o úplném seznamu členů sdružení CBIA a CIAPS, Komise vyvodila závěry, že členy těchto sdružení je pravděpodobně ještě více dodavatelů.

(775) Kromě toho sdružení CBIA zveřejňuje pouze seznam členů výkonné rady a *„nových členů“*. Ten zahrnuje členy, kteří se připojili od března 2017, zatímco sdružení bylo založeno v roce 1988. Podle online informací má sdružení více než 500 členů ([329]). Komise si vyžádala informace o členech uvedených v neúplném seznamu dostupném na internetu a zjistila, že některé státní podniky jsou jeho součástí, a to nejen dodavatelé surovin a výrobci baterií, ale také státem vlastněné investiční fondy a výzkumné ústavy. Na tomto základě Komise vyvodila, že čínská vláda může vykonávat přímou kontrolu nad subjekty, které zahrnují širokou škálu základních subjektů zapojených nejen do odvětví baterií a lithia potřebného pro baterie, ale do odvětví BEV jako celku. Skutečnost, že součástí sdružení CBIA je několik subjektů napříč celým dodavatelským řetězcem BEV, potvrzuje, že čínská vláda vytvořila rámec zahrnující všechny úrovně dodavatelského řetězce.

(776) Komise analyzovala stanovy sdružení CBIA a CIAPS, aby posoudila úroveň vládní kontroly nad těmito sdruženími a jejich členy. Za tímto účelem musela Komise vycházet výhradně ze skutečností dostupných podle článku 28 základního nařízení, protože čínská vláda odmítla poskytnout informace o charakteristikách svého trhu a o sdruženích, o nichž Komise požadovala informace, včetně CBIA i CIAPS (279. bod odůvodnění).

(777) Ve svých připomínkách k použití článku 28, jak je podrobně popsáno v 282. bodě odůvodnění, vláda popřela jakoukoli kontrolu nad sdružením CBIA a formální vztah k tomuto sdružení. Šetření však ukázalo, že tvrzení čínské vlády, že nemá nad sdružením CBIA žádnou kontrolu a že toto sdružení není s čínskou vládou formálně propojeno, bylo věcně nesprávné. Komise naopak zjistila, že vláda vykonává kontrolu jak nad sdružením CBIA, tak nad sdružením CIAPS.

([328]) Viz zpráva skupiny Rhodium, s. 58.
([329]) Viz 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) Za prvé, CBIA je odvětvovým sdružením, které je přímo řízeno Státní radou. Státní rada je výkonným orgánem Všečínského shromáždění lidových zástupců a nejvyšším orgánem státní moci v Číně. Skládá se z omezeného počtu osob včetně premiéra, vicepremiérů a generálního tajemníka. Článek 3 stanov sdružení CBIA ([330]) rovněž stanoví, že sdružení *„se hlásí k celkovému vedení Komunistické strany Číny a […] zřizuje organizace Komunistické strany Číny za účelem provádění stranické činnosti a zajišťuje nezbytné podmínky pro činnost stranických organizací“*. Sdružení CBIA tedy není nezávislým sdružením založeným tržními subjekty a jednajícím podle principů tržní ekonomiky, ale subjektem řízeným čínskou vládou a jí spravovaným prostřednictvím Státní rady, který je tak pověřen dosahováním cílů veřejné politiky stanovených čínskou vládou.

(779) Mnoho čínských odvětvových sdružení definuje ve svých stanovách svou úlohu jako most mezi vládou a svými členy. Opatření pro komplexní dohled nad průmyslovými sdruženími a obchodními komorami vydaná komisí NDRC, ministerstvem pro občanské záležitosti a osmi dalšími ministerstvy v roce 2016 vyzývala k zakládání stranických organizací v odvětvových sdruženích a obchodních komorách a k tomu, aby požadavky na budování strany ([331]) byly zapsány ve stanovách odvětvových sdružení. Přestože komise NDRC v roce 2019 zahájila činnost s deklarovaným úkolem institucionálního oddělení odvětvových sdružení a obchodních komor od státní správy, stanoviska NDRC ([332]) vydaná v této souvislosti formálně sice předpokládala oddělení institucí, funkcí, finančních aktiv atd., zajistila však nejen pokračující finanční závislost odvětvových sdružení na státních orgánech, ale také pokračující plnou kontrolu Komunistické strany Číny nad nimi: *„Orgány budování strany sociálních organizací na všech úrovních […] posílí konkrétní vedení, budou hluboce podporovat budování strany v odloučených odvětvových sdruženích a obchodních komorách, […], komplexně posílí vedoucí úlohu strany v odvětvových sdruženích a obchodních komorách a zajistí, aby práce strany probíhala nerušeně a úloha stranických organizací nebyla v procesu odloučení oslabena. [...] Stranické orgány budovatelské práce společenských organizací na všech úrovních budou naléhat na odvětvová sdružení a obchodní komory, aby do svých stanov zavedly požadavek stranické budovatelské práce, a doplnily tak pracovní mechanismy zajišťující účast stranických organizací na rozhodování o zásadních otázkách a standardizovaly řízení“* ([333]). Stanoviska rovněž zajistila finanční závislost odvětvových sdružení na vládních orgánech a plnou kontrolu Komunistické strany Číny nad nimi ([334]).

(780) Za druhé, výkonnou moc sdružení CBIA vykonává představenstvo, které je voleno valnou hromadou složenou ze všech členů sdružení, a to mezi členskými společnostmi (článek 21 stanov). Čínská vláda se také plně podílí na výběru kandidátů na členy správní rady. Podle článku 22 stanov sdružení CBIA jsou členy výboru pověřeného výběrem kandidátů *„zástupci dozorčí rady“* a *„zástupci stranické organizace“*. V případě, že se představenstvo nemůže sejít, vybírá členy výboru přímo vedoucí agentura budování strany. Orgány pověřené budováním strany mají na starosti všechny činnosti související se šířením stranické ideologie. Podle *„Stanovisek k provádění reformy komplexního oddělení odvětvových sdružení a obchodních komor od správních orgánů“* (dále jen *„stanoviska k odvětvovým sdružením“*) mají orgány stranické budovatelské práce společenských organizací *„komplexně posílit vedení strany nad odvětvovými sdruženími a obchodními komorami a zajistit, aby práce strany nebyla přerušována a aby v procesu oddělení nebyla oslabena úloha stranických organizací. [...] Stranické orgány budovatelské práce společenských organizací na všech úrovních budou naléhat na odvětvová sdružení a obchodní komory, aby do svých stanov zavedly požadavek stranické budovatelské práce, a doplnily tak pracovní mechanismy zajišťující účast stranických organizací na rozhodování o zásadních otázkách a standardizovaly řízení“* ([335]). Valná hromada členů, na které se volí a odvolávají ředitelé, musí být rovněž svolána se souhlasem vedoucího orgánu budování strany. Vliv vlády na každodenní činnost sdružení je dále zdůrazněn v článku 36 stanov, který ukládá, že osoby pověřené vedením sdružení se musí *„podřizovat vedení Komunistické strany Číny, podporovat socialismus s čínskými rysy, rozhodně uplatňovat linii, zásady a politiku strany a mít*

([330]) Stanovy Čínského sdružení odvětví baterií (dále jen *„stanovy sdružení CBIA“*), dostupné na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) Práce na budování strany může být různorodá a v konečném důsledku směřuje k rozšíření vlivu strany v podnicích, sdruženích, správních orgánech atd. Oficiální definice budování strany je k dispozici zde: http: //dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html *„Obsah práce na budování strany je poměrně bohatý a zahrnuje řadu úkolů, jako je politická výstavba, ideologická výstavba, organizační výstavba, budování stylu, budování disciplíny, boj proti korupci a budování systému.“*

([332]) Stanoviska k provádění reformy komplexního odloučení odvětvových sdružení a obchodních komor od správních orgánů, NDRC, Ministerstvo pro občanské záležitosti a další, 14. června 2019; k dispozici na adrese: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) Oddíl 4 stanovisek NDRC.

([334]) Viz zpráva o Číně – oddíl 2.3.3, s. 24–25 a bod 3 odst. 2 stanovisek NDRC, podle kterého jsou správní orgány vybízeny k nákupu služeb od kvalifikovaných odvětvových sdružení.

([335]) Viz oddíl 2.3.3 zprávy o Číně, s. 25–26, a také oddíl 4 stanovisek NDRC.

dobré politické vlastnosti“. V čele sdružení stojí předseda, třiadvacet místopředsedů a jeden generální tajemník. Několik státních podniků je rovněž jmenováno do funkce místopředsedy. Na základě výše uvedeného je tedy sdružení CBIA nejen pod vedením Státní rady, ale vláda má i nadále kontrolu nad správou sdružení CBIA a nad klíčovými osobami odpovědnými za jeho činnost.

(781) Kromě toho čl. 46 odst. 5 stanov stanoví, že dozorčí rada podává zprávy o problémech, které se vyskytují v činnosti sdružení, vedoucím stranickým orgánům a řídícím oddělením odvětví. Je třeba připomenout, že v dokumentu DS379 v souvislosti s čínskými státními komerčními bankami zahrnovaly informace důležité pro posouzení, zda je subjekt veřejnoprávním subjektem, také důkazy o tom, že vedoucí pracovníci jsou jmenováni vládou, přičemž Komunistická strana Číny si zachovává významný vliv na jejich výběr, jak je uvedeno v 415. bodě odůvodnění.

(782) Vztah mezi sdružením CBIA a čínskou vládou je dále potvrzen ve zprávách NDRC ([336]) a v tiskových online článcích. Ve zprávě z 8. kongresu členů sdružení CBIA, který se konal v Pekingu v roce 2020, Čang Čchung-che, předseda Čínské národní rady pro lehký průmysl („CNLIC“), jejíž součástí je sdružení CBIA, které od CNLIC dostává pokyny ([337]), zdůraznil, že sdružení CBIA slouží jako „*dobrý pomocník vlády*“ ([338]), navrhuje změny několika odvětvových politik a mimo jiné odráží požadavky podniků vůči vládě. Podobně jako sdružení CBIA je i rada CNLIC řízena komisí SASAC Státní rady a do její působnosti patří účast na tvorbě odvětvových plánů a odvětvových politik, budování průmyslových klastrů a regionů zaměřených na lehký průmysl, „*standardizace chování průmyslu*“ a „*plnění dalších úkolů svěřených vládou a příslušnými resorty*“ ([339]). Podle samotného sdružení se totiž vždy zavazovalo „***sloužit vládě***“ (zvýraznění doplněno) ([340]).

(783) Stejná ustanovení platí i pro sdružení CIAPS. Stejně jako v případě sdružení CBIA (viz 779. bod odůvodnění) vykonává výkonné pravomoci představenstvo (článek 21). Čínská vláda se plně podílí na výběru kandidátů na členy správní rady. Podle článku 22 stanov sdružení CIAPS je výbor pověřený výběrem kandidátů složen ze „*zástupců představenstva, zástupců dozorčí rady*“ a „*zástupců stranické organizace*“. V případě, že se představenstvo nemůže sejít, vybírá členy výboru přímo vedoucí agentura budování strany. Sdružení CBIA je tedy nejen pod vedením Státní rady, ale čínská vláda má i nadále kontrolu nad správou sdružení CBIA a nad klíčovými osobami odpovědnými za jeho činnost. Čl. 46 odst. 5 stanov rovněž uvádí, že dozorčí rada podává zprávy o problémech, které se vyskytují v činnosti sdružení, vedoucím stranickým orgánům a řídícím oddělením odvětví.

([336]) Viz https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Zejména Sia Nung, inspektor prvního stupně průmyslového oddělení Národní komise pro rozvoj a reformy, vyjádřil naději, že sdružení CBIA „*bude i nadále hrát dobrou roli mostu a spojovacího článku v kontextu nového modelu rozvoje „duálního oběhu“ […].*“

([337]) Seznam sdružení, která jsou součástí rady CNLIC, je k dispozici na adrese http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([338]) Připojit se k budování strany s cílem vést práci sdružení a podporovat transformaci a modernizaci odvětví baterií a ekologický rozvoj, Sohu, 31. října 2020. K dispozici na adrese https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) Stanovy rady CNLIC jsou k dispozici na adrese http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html

([340]) Meng Siang-feng, tajemník prezidenta společnosti CATL, a jeho delegace navštívili sdružení za účelem vzájemných výměn, CBIA, 15. února 2023. K dispozici na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) Článek 21 stanov sdružení CIAPS uvádí, že členové představenstva sdružení „[s]*e podřizují vedení Komunistické strany Číny, podporují socialismus s čínskými rysy, rozhodně uplatňují linii, zásady a politiku strany a mají dobré politické vlastnosti*“. Stejně jako v případě sdružení CBIA platí, že v případě, že se představenstvo nemůže sejít, vybírá členy výboru přímo vedoucí orgán budování strany. Sdružení CIAPS je tedy nejen pod vedením Státní rady, ale čínská vláda má i nadále kontrolu nad správou sdružení a nad klíčovými osobami odpovědnými za jeho činnost.

(785) Jak je uvedeno v 779. bodě odůvodnění, čínská vláda zavedla systém, který zajišťuje, že všechny řídící a správní orgány sdružení, jako je správní rada, předseda, místopředsedové a generální tajemník, jsou vybírány tak, aby prosazovaly politické cíle Komunistické strany Číny a čínské vlády. Jak již bylo podrobně popsáno v 197. až 203. bodě odůvodnění a v 704. až 705. bodě odůvodnění, právní a hospodářské prostředí v ČLR, v němž působí dodavatelé vstupů pro BEV, se vyznačuje silnou a rozsáhlou kontrolou ze strany vlády. Důkazem takové rozsáhlé kontroly je mimo jiné článek 11 ústavy, podle něhož vláda výslovně vykonává dohled a kontrolu i nad neveřejnými sektory hospodářství (viz zejména 199. bod odůvodnění).

(786) Kromě toho Komise rovněž zjistila přítomnost a všeprostupující vliv členů a organizací Komunistické strany Číny u více dodavatelů baterií. V souladu se zákonem o společnostech ([341]) nejen ve státních podnicích, ale i v soukromých společnostech „*se zřizuje organizace Komunistické strany Číny, která vykonává činnosti strany v souladu s ústavou Komunistické strany Číny. Společnost poskytne nezbytné podmínky pro činnost stranické organizace*.“ Kromě toho stanoviska ústředního výboru Komunistické strany Číny a Státní rady z roku 2017 o vytváření zdravého prostředí pro rozvoj podnikatelů, podpoře podnikání a umožnění plného uplatnění úlohy podnikatelů ([342]) nenechávají nikoho na pochybách, pokud jde o úlohu organizací Komunistické strany Číny ve společnostech: „*Vzdělávejte a veďte soukromé podnikatele k podpoře vedoucí úlohy strany a k podpoře stranické budovatelské práce podniků. Vytvořte a zlepšujte mechanismus stranické budovatelské práce v neveřejných podnicích, aktivně zkoumejte různé způsoby stranické budovatelské práce a usilujte o rozšíření záběru stranické organizace a práce v neveřejných podnicích. Plně využívejte hlavní politickou roli stranických organizací u dělnických mas a vedoucí politickou roli v rozvoji podniků*“. Ve skutečnosti členové Komunistické strany Číny ve společnosti CATL považují za svou „*práci na budování strany také vedení rozvoje podniku*“ ([343]).

(787) Důkazem kontroly Komunistické strany Číny nejen nad státními podniky, ale i nad soukromými subjekty, je i ustanovení „*Pokynů pro správu a řízení společností kótovaných na burze*“, které v roce 2018 nařídila CSRC ([344]), které v článku 5 nařizují, že „*ve společnostech kótovaných na burze musí být v souladu s ustanoveními zákona o společnostech zřízeny organizace Komunistické strany Číny, které budou vykonávat stranickou činnost. Vybrané společnosti poskytnou nezbytné podmínky pro činnost stranických organizací. Státem kontrolované kótované společnosti v souladu se zákonem o společnostech a příslušnými předpisy a s ohledem na strukturu vlastního kapitálu společnosti, její obchodní činnost a další aktuální podmínky zapracují do svých stanov příslušné požadavky na stranickou práci*.“ To potvrzuje, že Komunistická strana Číny má vliv na všechny typy podniků v Číně a že může k uplatňování svého vlivu využívat stranické pracovní jednotky v podnicích. Kromě toho jsou někteří z největších výrobců baterií v Číně (CATL, BYD a Gotion) kótováni na burze cenných papírů v Šen-čenu a jsou vázáni pokyny vydanými CRSC. To potvrzuje i článek 12 stanov společnosti CATL, podle něhož společnost „*zřizuje organizaci komunistické strany a vykonává stranickou činnost v souladu s ustanoveními ústavy Komunistické strany Číny. Společnost poskytne nezbytné podmínky pro činnost stranické organizace*. ([345])“

([341]) Dostupný na adrese: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml
([342]) Dostupná na adrese: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Viz tisková zpráva https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html
([344]) Viz https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm
([345]) Viz stanovy společnosti CATL z května 2022, které jsou k dispozici na internetových stránkách společnosti CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Kromě toho je Ceng Jü-čchün, předseda představenstva a generální ředitel společnosti CATL, od prosince 2022 také místopředsedou Celočínské federace průmyslu a obchodu (ACFIC) ([346]). ACFIC je obchodní komora vedená Komunistickou stranou Číny, *„jejímž hlavním orgánem jsou soukromé podniky a soukromé hospodářské subjekty“* ([347]). Na základě stanov federace ACFIC je jejím úkolem *„posilovat a zlepšovat ideologickou a politickou práci soukromých hospodářských subjektů“* a *„vést soukromé hospodářské subjekty k vědomému propojování jejich individuálního rozvoje s národním rozvojem“* (článek 1 a čl. 1 odst. 2). Podle článku 2 stanov je federace ACFIC je rovněž pověřena prováděním šetření a výzkumů týkajících se provádění politik Komunistické strany Číny. Hlavní zásadou federace je také pomáhat vládě při řízení a podpoře soukromého hospodářství (článek 3).

(789) Na základě mimo jiné a) úrovně kontroly, kterou čínská vláda vykonává nad čínskými průmyslovými sdruženími analyzovanými v tomto oddíle (konkrétně CBIA a CIAPS), b) skutečnosti, že bylo zjištěno, že většina čínských domácích výrobců baterií je jejich součástí, a c) skutečnosti, že společnost CATL, největší výrobce baterií v Číně, byla rovněž jmenována do funkce místopředsedy sdružení CBIA ([348]) a federace ACFIC, což obchodní komora vedená Komunistickou stranou Číny s výslovným záměrem usměrňovat soukromé podniky při provádění politiky Komunistické strany Číny, dospěla Komise k závěru, že trhu s bateriemi dominuje několik společností, které jsou prostřednictvím své účasti ve sdruženích CBIA a CIAPS řízeny a kontrolovány státem. Vzhledem k účasti na správě sdružení, stejně jako řízení jejích obchodních rozhodnutí má čínská vláda účinnou kontrolu nad dodavateli baterií prostřednictvím jejich účasti ve sdruženích CBIA a CIAPS.

2) *Základní charakteristiky a funkce dodavatelů baterií*

(790) Organizace dodavatelů vstupů prostřednictvím sdružení a jejich vztahu k čínské vládě ukazují, jak jsou dodavatelé vstupů vybaveni vládní pravomocí při výkonu veřejných funkcí. Dodavatelé vstupů plní spíše než roli volných tržních subjektů vládní funkci rozvíjet odvětví BEV. Tyto funkce vykonávají dodavatelé vstupů, kteří mají přímou podporu čínské vlády, když poskytují klíčové vstupy výrobcům BEV za cenu nižší než přiměřenou.

(791) Jak již bylo uvedeno v oddíle 3.1, Komise zjistila, že čínská vláda má plnou kontrolu nad sdruženími CBIA i CIAPS a jejich členy. Komise se proto při svém šetření zaměřila na funkce vykonávané sdruženími CBIA, CIAPS a jejich členy, které lze označit za funkce vládní povahy.

(792) Sdružení CBIA se plně podílí na formulování odvětvových politik prostřednictvím vydávání stanovisek a návrhů vládě a na provádění legislativního a regulačního rámce odvětví baterií. Kapitola II čl. 6 odst. 1 a 10 stanov sdružení CBIA výslovně uvádí, že předmětem činnosti sdružení je „[p]*odílet se na formulaci a organizaci provádění plánu rozvoje odvětví baterií […] a podporovat provádění plánů a souvisejících politik formulovaných vládou*“, jakož i „[p]*řijímat další úkoly schválené nebo svěřené vládou a příslušnými úřady*“. V této souvislosti Komise připomíná, že provádění plánů není pouhým orientačním rámcem, ale je nařízeno zákonem, včetně ústavy ČLR ([349]).

(793) Komise v tomto ohledu nalezla důkazy na internetových stránkách sdružení CBIA ([350]). Sdružení CBIA se spolu se zástupci MIIT a klíčových podniků, jako je CATL a Sunwoda, další menší čínský výrobce baterií, zúčastnilo diskusního setkání, jehož cílem bylo formulovat *„14. pětiletý plán rozvoje odvětví baterií“* ([351]) a navrhnout revize týkající se mimo jiné odvětvové politiky, domácích a zahraničních spotřebitelských trhů a ekologického rozvoje.

([346]) Ceng Jü-čchün, předseda společnosti CATL, byl zvolen novým místopředsedou Celočínské federace průmyslu a obchodu, The Paper, 13. prosince 2022. K dispozici na adrese https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) Viz stanovy federace ACFIC, k dispozici na adrese https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Viz http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html

([349]) Zpráva o Číně – kapitola 4.3.1, s. 93 a také články 62, 67 a 89 ústavy Čínské lidové republiky, dostupné na https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

([350]) Viz Čínské sdružení odvětví baterií pořádající diskusní setkání k formulování „14. pětiletého plánu rozvoje odvětví baterií“, Čínské sdružení odvětví baterií, 23. srpna 2021. K dispozici na adrese http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Později finalizováno jako „14. pětiletý plán rozvoje skladování energie z nových zdrojů“. K dispozici na adrese https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

Podle informací na internetových stránkách sdružení CBIA pracovní skupina a MIIT na přípravě plánu úzce spolupracovaly, *„aby se mohl stát řídícím dokumentem, který může vést odvětví a sloužit vládě a podnikům“*.

(794) Bylo rovněž zjištěno, že sdružení CBIA je vybaveno mimořádnou pravomocí *„posilovat kázeň v odvětví“* a regulovat činnosti sdružení, odvětví a členů a koordinovat vztahy mezi členy ([352]). Posílení průmyslové (sebe)kázně a tržního chování je konkrétním pokynem stanoveným v několika národních plánech, jak je uvedeno v 747. a 748. bodě odůvodnění. Článek 11 stanov sdružení CBIA stanoví, že členové jsou povinni dodržovat předpisy sdružení a plnit usnesení sdružení.

(795) Kromě důkazů, které lze nalézt ve stanovách sdružení CBIA, se v úvodních informacích o sdružení, které jsou k dispozici na jeho internetových stránkách, uvádí, že jeho účelem je *„odrážet požadavky podniků a průmyslových odvětví, regulovat chování podniků a průmyslových odvětví, chránit oprávněná práva a zájmy svých členů, provádět národní politiky a zákony, podporovat neustálé zlepšování ekonomiky, technologie a úrovně řízení celého odvětví a podporovat rozvoj celého odvětví, […] podporovat trh pro toto odvětví […] a koordinovat otázky podnikové výroby, prodeje a vývozu“* ([353]). Podle manifestu sdružení CBIA ([354]) je posláním tohoto sdružení *„plně sloužit potřebám členů, rozvoji odvětví a státní správě“* a cílem je *„vytvořit prvotřídní sdružení, které povede rozvoj celosvětového odvětví baterií“*. Na základě článku 2 stanov do jeho působnosti rovněž patří být mostem mezi vládou a členy. Podle čl. 10 odst. 2 stanov sdružení CBIA jeho členové rovněž dohlížejí na činnost sdružení.

(796) Dalším sdružením je CIAPS, které sdružuje podniky a instituce související s odvětvím baterií. Účelem sdružení je nejen sloužit svým členům, ale také jim pomáhat při expanzi na domácí i zahraniční trhy a podporovat celkový technologický pokrok a průmyslový rozvoj odvětví. Podobně jako v případě sdružení CBIA, článek 3 stanov sdružení CIAPS ([355]) stanoví, že sdružení se hlásí k vedení Komunistické strany Číny, dodržuje národní politiky a vykonává stranickou činnost. Sdružení CIAPS je rovněž pověřeno vydáváním doporučení vládním resortům ohledně formulování politik a předpisů v odvětví baterií (čl. 6 odst. 1) a působením jako spojovací článek mezi vládou, který předává požadavky členů vládě a pomáhá členům při provádění vládní politiky (čl. 6 odst. 1), organizuje formulování pravidel a předpisů v odvětví, *„pomáhá vládě při regulaci tržního chování, rozšiřuje trhy pro členy, vytváří podmínky pro vytvoření vnějšího prostředí spravedlivé a řádné hospodářské soutěže“* a chrání zájmy svých členů i odvětví (čl. 6 odst. 3). Konečně čl. 6 odst. 14 stanoví, že sdružení *„vykonává záležitosti svěřené vládními úřady a další činnosti, které jsou prospěšné pro odvětví“*. Členové CIAPS mají rovněž pravomoc dohlížet na práci sdružení (článek 10).

(797) Kromě toho stanovy sdružení CIAPS ukládají svým členům povinnosti, jak je stanoveno v článku 11, a sice že členové „dodržují stanovy a různé předpisy sdružení a provádějí usnesení sdružení“.

(798) Sdružení CIAPS proto plní nejen poradní funkci pro vládu a působí jako prostředník mezi čínskou vládou a svými členy, ale má také mimořádnou pravomoc regulovat tržní chování svých členů a také dalších subjektů působících v odvětví baterií. Podobná ustanovení týkající se tržního chování jejich účastníků a cenového mechanismu jsou obsažena ve stanovách sdružení Shenzhen Battery Industry Association (SBIA), jehož je společnost Sunwoda součástí. Sdružení SBIA je řízeno vládou Šen-čenu a výslovně zajišťuje koordinaci v cenových sporech mezi svými členy. Ve stanovách sdružení SBIA se zejména uvádí, že *„[p]od vedením oddělení správy cen dohlíží na tvorbu cen výrobků nebo služeb v rámci odvětví, koordinuje cenové spory mezi členy a dohlíží na spravedlivou hospodářskou soutěž“* ([356]).

([352]) Viz čl. 6 odst. 8 nařízení o stanovách sdružení CBIA.
([353]) K dispozici na adrese http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Viz http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) K dispozici na adrese https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) Viz čl. 8 odst. 8 stanov SBIA, který je k dispozici na adrese: http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) Stejně jako v případě sdružení CBIA mají členové sdružení CIAPS vládní pravomoc v tom smyslu, že mají pravomoc jednotlivě i kolektivně ovlivňovat a přijímat rozhodnutí za sdružení, plnit povinnosti nebo funkce jménem vlády v souvislosti s rozvojem odvětví BEV. Tato sdružení rovněž vykonávají vládní funkce, neboť jejich úkolem je provádět politiku čínské vlády v oblasti poskytování baterií a surovin za nízké ceny pro rozvoj průmyslu BEV a dohlížet na to, aby ji všichni příslušní dodavatelé plně dodržovali. Vzhledem k tomu Komise považovala sdružení CIAPS a jeho členy za „veřejnoprávní subjekty" ve smyslu čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

(800) Komise dále posuzovala, zda jednotliví dodavatelé baterií, a zejména společnost CATL, hlavní hráč na čínském domácím trhu, disponují vládní pravomocí a zda ji vykonávají při výkonu vládních funkcí. Z důkazů vyplynulo, že dodavatelé baterií dodržují a provádějí cíle politiky čínské vlády stanovené v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), a plní tak vládní funkce.

(801) Úlohu veřejného subjektu vykonávajícího vládní funkce výstižně ilustruje chování společnosti CATL na trhu s bateriemi a BEV, kdy vybudovala síť strategických společných podniků s následujícími státními podniky: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive a nově také s BAIC ([357]). Tato partnerství ukazují na úzké vládní vazby, které pomáhají nejen upevnit pozici společnosti CATL, ale také prospívají odvětví BEV v tom smyslu, že zajišťují stabilní dodávky těmto výrobcům BEV od člena výkonné rady CBIA ([358]). Ve stejném duchu podepsala společnost CATL také dohodu o společném podniku se skupinou Geely ([359]), jejímž cílem je zajistit „*stabilní dodávky*" a „*snížit nákupní cenu dílů a následně zvýšit konkurenceschopnost elektromobilů*". To ukazuje, že tato dynamika se neomezuje pouze na státní výrobce BEV, avšak ovlivňuje i chování soukromých společností.

(802) Pokud jde o transakce se společnostmi ve spojení, Komise zjistila, že článek 46 stanov společnosti CATL stanoví, že transakce mezi společností a jejími stranami ve spojení mohou být vyňaty z povinnosti předložit je k projednání valné hromadě, pokud […] „*cenu transakce se stranou ve spojení stanoví stát*" ([360]). Podobné ustanovení je obsaženo v systému řízení souvisejících transakcí společnosti CATL, článek 22 ([361]). Komise se domnívala, že by nebylo nutné takové ustanovení přijmout, pokud by v tomto odvětví nedocházelo k určování cen ze strany státu, zejména při nákupu/prodeji surovin a/nebo baterií. Vzhledem k výše uvedeným společným podnikům uzavřeným mezi společností CATL a státem vlastněnými výrobci BEV, existenci společných podniků mezi společností CATL a dvěma neintegrovanými výrobci zařazenými do vzorku a velkému podílu nákupů baterií skupinami Geely a SAIC od společnosti CATL se zdá, že čínská vláda hraje klíčovou roli v cenovém mechanismu týkajícím se baterií dodávaných výrobnímu odvětví BEV a že společnost CATL při výkonu svých funkcí uplatňuje vládní pravomoci.

([357]) Společnost FAW/CATL založila novou společnost v Ning-te, oblíbená značka sdružila šest partnerských státních podniků, Sohu, 26. dubna 2024. K dispozici na adrese: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) Informace o společnosti SAIC viz „Společné podniky CATL a SAIC slaví základní kámen pro druhou etapu základny elektrických baterií," Gasgoo, 22. června 2021. K dispozici na adrese https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
Viz poslední odstavec: *„Tato dohoda jim umožňuje zahájit jednání o široké škále oblastí včetně společného vývoje, stabilních dodávek […].*
Informace o společnosti FAW viz „Čínská společnost FAW zabezpečuje dodávky baterií pro vozidla využívající nové zdroje energie tím, že spolupracuje s šampionem v oblasti energií, společností CATL", Yicai, 28. února 2019, k dispozici na adrese https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *„Pro společnost FAW může toto spojení zajistit stabilní tok dodávek napájecích jednotek za konkurenceschopnou cenu."*
K společnosti GAC viz „GAC a CATL se dohodly na založení dvou společných podniků", GAC Group, 19. července 2018. K dispozici na adrese https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *„Pro společnost GAC tato spolupráce zajistí stabilní dodávky klíčových konstrukčních částí vozidel využívajících nové zdroje energie, dále sníží pořizovací náklady a zvýší její konkurenceschopnost na trhu."*

([359]) https://www.electrive.com/2019/01/02/geely-catl-found-battery-jv-in-china/

([360]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

([361]) https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443.

(803) Společnost CATL je předním výrobcem baterií v Číně s 52% podílem na domácím trhu s bateriemi ([362]) a je také významně zastoupena v národních a místních plánech, zejména v provinciích Kuej-čou a Fu-ťien. V provincii Kuej-čou podepsala společnost CATL několik dohod o spolupráci s místní vládou, jak je uvedeno v 730. bodě odůvodnění. Vytvoření Národního inženýrského výzkumného centra pro elektrochemické technologie skladování energie společnosti CATL je navíc odrazem jednoho z klíčových úkolů Akčního plánu pro baterie na rok 2017 ([363]) (729. bod odůvodnění). CATL, *„jako páteř rozvoje čínského odvětví lithiových baterií […] se ujala vedení a společně založila Národní inženýrské výzkumné centrum pro technologie elektrochemického skladování energie“* ([364]). Výzkumné centrum se skládá z šesti univerzit, včetně Univerzity Čching-chua a Sia-menské univerzity, dvou vědeckých výzkumných jednotek, včetně výzkumného institutu China Electric Power Research Institute a výzkumného střediska China Automotive Technology a sedmi předchozích nebo navazujících podniků, včetně Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Vědeckovýzkumné jednotky a společnost Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. jsou státními podniky.

(804) Národní inženýrské výzkumné centrum pro elektrochemické technologie skladování energie je jedním z posledních příkladů, kdy CATL plní klíčové národní úkoly. Například ve zprávě o společenské odpovědnosti společnosti CATL za rok 2019 společnost zdůrazňuje, že mezi její hlavní úspěchy v roce 2016 patřilo to, že provedla *„konkrétní úkoly v oblasti výzkumu a vývoje jak vozidel využívajících nové zdroje energie, tak inteligentních sítí v rámci národního plánu výzkumu a vývoje 13. pětiletého plánu; založila společnost CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd., akademické odborné pracoviště; založila Jiangsu Zhongtian Technology Co., Ltd.“* ([365]).

(805) Kromě spolupráce se státními podniky a plnění klíčových vnitrostátních úkolů Komise zjistila, že společnost CATL začala v roce 2023 nabízet cenové slevy, což přimělo ostatní hráče, aby ji následovali a udrželi si tak podíl na trhu. Podle informací na internetu poskytovala společnost CATL výrobcům automobilů uhličitan lithný za 200 000 CNY za tunu, což je méně než tržní cena přibližně 470 000 CNY za tunu, aby si upevnila loajalitu některých zákazníků, konkrétně společností Li Auto, NIO, Huawei a Zeekr, což je jedna ze značek, kterou uvádí na trh skupina Geely ([366]). Preferenční program společnosti CATL je zaměřen na některé „strategické“ společnosti, které musí v příštích třech letech odebírat 80 % baterií od společnosti CATL ([367]). V červenci 2023 údajně výrobce baterií také požádal dodavatele materiálu pro katody, aby nabídli slevu 5 až 10 procent při zúčtování cen uhličitanu lithného ([368]). Aby udrželi krok se společností CATL, začali ostatní výrobci baterií s podobným snižováním ([369]). Tato sleva nabízená společností CATL byla potvrzena důkazy zjištěnými u ověřených výrobců, kteří byli zařazeni do vzorku, skupiny Geely. Ve skutečnosti bylo v období šetření zjištěno, že modely vyráběné značkou Zeekr podléhaly vyššímu subvenčnímu rozpětí pro baterie ve srovnání s ostatními výrobci.

(806) Na základě výše uvedených skutečností Komise dále zkoumala, zda skutečnost, že dodavatelé baterií byli pověřeni vládními orgány a považováni za „veřejnoprávní subjekty“, měla dopad na ceny pro čínské domácí výrobce BEV.

([362]) Viz zpráva skupiny Rhodium, s. 42.

([363]) Viz oddíl III bod 1 Akčního plánu pro baterie z roku 2017.

([364]) Slavnostní předání ocenění Národního inženýrského výzkumného centra pro technologie elektrochemického skladování energie proběhlo ve společnosti CATL, CATL, 22. ledna 2019. K dispozici na adrese: https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) Viz strana 10 Zprávy o společenské odpovědnosti CATL za rok 2019, která je k dispozici na adrese: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf

([366]) Viz „Společnost CATL údajně snížila náklady na lithium pro strategické odběratele“, DigTimes Asia, 20. února 2023. K dispozici na adrese: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Tamtéž.

([368]) Viz „Společnost CATL údajně žádá dodavatele, aby nabídli až 10% slevu na ceny uhličitanu lithného“, CnEVPost, 20. července 2023. K dispozici na adrese: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Viz Společnost CATL spouští plán „slevy na lithiovou rudu“ pro automobilky, čímž rozpoutává cenovou válku v odvětví baterií, 36kr, 17. února 2023. K dispozici na adrese: https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) Komise v 798. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že jak sdružení CBIA, tak sdružení CIAPS byla pověřena vládní pravomocí regulovat a řídit ekonomické chování svých členů ve prospěch odvětví BEV. V případě CBIA je tomuto sdružení svěřena pravomoc *„posilovat sebekázeň v odvětví“* a *„regulovat sdružení, odvětví a chování členů“* ([370]). S cílem pomoci svým členům zvýšit jejich *„schopnosti v reálné ekonomice“* sdružení stanoví vytvoření platformy finančních služeb *„na pomoc reálné ekonomice“* ([371]). Sdružení CBIA má také pravomoc a úkol *„koordinovat záležitosti v oblasti podnikové výroby, prodeje a vývozu“* ([372]). Tento systém je v souladu s ustanoveními oznámení o odvětví baterií uvedenými v 748. bodě odůvodnění, které stanoví, že chování předchozích a navazujících subjektů v odvětví baterií by mělo být pod dohledem a odpovídajícím způsobem regulováno. Jak již bylo uvedeno v 748. bodě odůvodnění, oznámení o odvětví baterií rovněž nařizuje státním orgánům, aby *„posílily dozor a přísně vyšetřovaly a řešily hromadění, zdražování, nekalou soutěž a další chování v předchozích a navazujících článcích odvětví lithiových baterií, aby byl zachován pořádek na trhu“* ([373]). Tato úloha je vlastní všem veřejnoprávním subjektům, ať už jde o sdružení CBIA a CIAPS nebo jejich členy.

(808) Vzhledem k pravomocem, které dotčená odvětvová sdružení a jejich členové mají v oblasti cenových mechanismů, Komise zkoumala vliv kontroly ze strany vlády nad odvětvovými sdruženími, pokud jde o baterie a lithium/LFP.

(809) Jak již bylo posouzeno v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), čínská vláda vytvořila síť odvětvových sdružení, jejichž členové mají vládní pravomoci a vykonávají vládní funkce, zejména díky své moci kontrolovat sdružení, jehož jsou součástí, které je zase oprávněno vykonávat vládní funkce. Toto zjištění vychází zejména z vlivu, který mají sdružení, jako jsou CBIA a CIAPS, na legislativní, regulační a normativní rámce platné v ČLR. U všech sdružení a jejich členů Komise zjistila, že tyto pravomoci se neomezují pouze na vypracovávání politik a zákonů, ale zahrnují také posílení sebekázně v odvětví, kdy sdružení regulují chování svých členů, a rozšiřují se na stanovování cen surovin a tržní chování společností v ČLR.

(810) Jak je uvedeno v oddíle 3.3.1.2, v důsledku nespolupráce čínské vlády neobdržela Komise žádnou odpověď na dotazník od žádného dodavatele baterií, který není ve spojení, ani žádné informace týkající se čínského trhu s bateriemi, jako je jeho struktura, vlastnictví jeho hospodářských subjektů nebo úroveň cen. Kromě toho společnost CATL, ačkoli ji kontaktovaly dvě ze skupin zařazených do vzorku, s nimiž měla společné podniky, odmítla na dotazník odpovědět, takže Komise neměla k dispozici zásadní informace, aby mohla posoudit situaci společnosti CATL na základě jejích vlastních údajů.

(811) Kromě toho, jak je uvedeno v oddíle 3.3.2.3, vzhledem k tomu, že skupina SAIC neposkytla ověřitelné informace, měla Komise k dispozici pouze omezený soubor informací týkajících se skupiny Geely. Vzhledem k mnohem nižšímu podílu této společnosti na čínském trhu, pokud jde o prodej BEV, a tudíž nižšímu objemu nákupu baterií ve srovnání se skupinou SAIC, nebyly tyto informace samy o sobě považovány za dostatečné k vyvození smysluplných závěrů ohledně vlivu kontroly vlády nad sdružením výrobců baterií na ceny baterií účtované výrobcům BEV. Komise musela proto vycházet z údajů, které jí byly dostupné.

(812) Skutečnosti, o které se Komise opírala, tvořily veřejně dostupné informace, jako jsou informace o trhu od společnosti BMI ([374]), informace o hlavním hráči na čínském trhu s bateriemi, společnosti CATL, ověřené informace o nákupu týkající se skupiny Geely a určité ověřené informace týkající se dodavatele baterií ve spojení se skupinou SAIC.

([370]) Čl. 6 odst. 8 stanov sdružení CBIA.
([371]) Čl. 6 odst. 6 stanov sdružení CBIA.
([372]) Viz úvodní informace o sdružení CBIA.
([373]) Tamtéž.
([374]) Poskytovatel údajů a vydavatel tržních informací pro dodavatelský řetězec lithium-iontových baterií pro elektrická vozidla, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) Údaje společnosti BMI uvádějí měsíční odhady cen lithium-iontových bateriových článků pro čínský, evropský, asijský (kromě ČLR) a severoamerický trh vyjádřené na základě ceny ze závodu. Pokud jde o období šetření, ukazuje se, že cena článků NMC za kW/h ze závodu byla na trzích EU, Severní Ameriky nebo Asie nejméně o 10 % a až o 30 % vyšší než na čínském trhu bez ohledu na konkrétní chemické složení NMC (111, 523, 622 nebo 811). Vzhledem k tomu, že neexistuje veřejně dostupné posouzení cen článků LFP a že čínská vláda nespolupracuje, byl rozdíl v cenách mezi čínským a ostatními trhy považován za platný i pro články LFP. Toto srovnání je třeba vnímat v kontextu toho, že podíl čínských výrobců baterií na trzích EU a Severní Ameriky v letech 2022 a 2023 přesáhl 60 % ([375]), takže čínské výrobce baterií lze považovat za subjekty, které na těchto trzích určují ceny. Ačkoli toto srovnání cen ukazuje, že ceny na trzích mimo Čínu jsou systematicky vyšší, Komise se rovněž domnívala, že tato analýza byla provedena na konzervativním základě, protože cenové nabídky byly provedeny na základě cen ze závodu, takže náklady na dopravu z ČLR na tyto trhy nebyly zohledněny. Pokud by se započítaly i náklady na dopravu a vzhledem k podílu čínských výrobců baterií na těchto trzích by byl cenový rozdíl ještě vyšší.

(814) Pokud jde o společnost CATL, vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici přesnější údaje, analyzovala Komise výroční zprávy společnosti CATL za období 2021–2022 ([376]). Zprávy ukázaly zhoršení ziskovosti na čínském domácím trhu, které bylo kompenzováno vyššími zisky na straně vývozu. Zatímco v prosinci 2021 společnost vykázala vysoká hrubá zisková rozpětí na domácím i zahraničním trhu s bateriemi, v červnu 2022 se tento trend obrátil a společnost začala ztrácet ziskovost na čínském domácím trhu, zatímco na straně vývozu ziskové rozpětí zvýšila. Vzhledem k tomu, že společnost CATL nespolupracovala, ať už v důsledku nespolupráce čínské vlády, nebo v důsledku odmítnutí společnosti CATL poskytnout odpověď na dotazník týkající se kvality dodavatele baterií ve spojení se dvěma skupinami zařazenými do vzorku, vycházela Komise z dostupných skutečností a vyvodila závěr, že pokles ziskovosti na domácím čínském trhu s bateriemi byl odrazem vládní politiky zaměřené na poskytování baterií výrobcům BEV na domácím trhu za cenu nižší než přiměřenou. Naopak vývozní trhy nebyly touto politikou ovlivněny, takže ziskovost zůstala stabilní, a dokonce se zvýšila v důsledku vyšších cen, které společnost CATL na těchto trzích nabízela. To jasně ukazuje, že společnost CATL nebyla schopna maximalizovat své zisky v Číně a přijímat racionální obchodní rozhodnutí jako běžný tržní subjekt působící v otevřeném tržním hospodářství. Namísto toho byla společnost CATL nucena politikou čínské vlády dodávat baterie za nižší ceny domácímu odvětví BEV a mohla dosáhnout pouze běžné úrovně zisku z vývozu baterií, jejichž ceny nebyly narušeny zastřešující politikou čínské vlády ve prospěch odvětví BEV. Tuto praxi potvrzují i ustanovení obsažená ve stanovách společnosti CATL a v systému řízení souvisejících transakcí, jak je vysvětleno v 801. bodě odůvodnění, která stanoví, že ceny jakýchkoli transakcí se spřízněnými subjekty stanoví stát.

(815) Skupina Geely nakupovala baterie prostřednictvím svých různých subjektů ve formě sad a modulů od dodavatelů ve spojení i dodavatelů, kteří nejsou ve spojení. Vzhledem k existenci společných podniků skupiny Geely a CATL byly tyto dvě společnosti v rámci tohoto řízení považovány za společnosti ve spojení. Na tomto základě Komise zjistila, že většina nákupů byla uskutečněna od společností ve spojení.

(816) Během období šetření prodávali baterie na vývoz také dodavatelé baterií pro skupiny SAIC a Geely, kteří jsou ve spojení. Komise zjistila, že tyto vývozy byly uskutečněny za vyšší ceny (na základě kw/h), než jaké skupina Geely platila dodavatelům, kteří nejsou ve spojení. Komise dále zjistila, že dodavatelé baterií ve spojení se skupinami SAIC a Geely vyváželi tytéž baterie za výrazně vyšší cenu, než jaká byla účtována na domácím trhu. V závislosti na modelech přesáhl cenový rozdíl 25 %, což ukazuje na rozdílné cenové chování v závislosti na místě určení baterií, což podporuje zjištění uvedená v 813. bodě odůvodnění.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([376]) Výroční zpráva CATL za rok 2022, s. 17 a 18 a pololetní zpráva CATL za rok 2023, s. 15 a 148.

(817) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že vládní kontrola nad odvětvovými sdruženími výrobců baterií a jejich členy vede k preferenčnímu zacházení s domácími výrobci BEV. Konkrétně výrobci baterií účtují výrobcům BEV na domácím trhu ceny nižší než na vývozních trzích. Komise proto dospěla k závěru, že výrobci baterií jednající jako veřejné subjekty prováděli vnitrostátní politiky zaměřené na poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou domácím výrobcům BEV.

3) *Závěr*

(818) Na základě výše analyzovaných informací Komise usoudila, že společnosti dodávající baterie jsou pověřeny vládními pravomocemi a vykonávají vládní funkce, neboť provádějí politiku čínské vlády uvedenou v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), a nejednají podle zásad volného trhu s cílem maximalizovat svůj zisk. Rozhodnutí a řízení jejich společností jsou zjevně ovlivněna politikou čínské vlády, která se snaží dodávat baterie za nižší ceny pro rozvoj odvětví BEV a také dodržovat pokyny týkající se výrobních cílů, což proto nelze považovat za projev soukromého chování ve svobodném tržním hospodářství. Zjištěné důkazy o chování při tvorbě cen na vývozním trhu ve srovnání s domácím cenovým chováním dále potvrzují, že výrobci baterií v Číně se řídí spíše politikou čínské vlády než zásadami volného trhu.

(819) Kromě toho, vzhledem k funkcím, které plní čínská odvětvová sdružení, jichž jsou dodavatelé baterií součástí (tj. CBIA a CIAPS), a k všudypřítomnému vlivu čínské vlády na sdružení a pravomocím, které členové těchto sdružení účastí v nich získali, dospěla Komise k závěru, že účastí ve sdruženích CBIA a CIAPS propůjčuje členům vládní pravomoci v tom smyslu, že členové mají pravomoc individuálně i kolektivně ovlivňovat sdružení a přijímat rozhodnutí jeho jménem, plnit povinnosti nebo funkce jménem vlády pro rozvoj odvětví BEV. Tato sdružení rovněž vykonávají vládní funkce, neboť jejich úkolem je provádět politiku čínské vlády s cílem poskytovat baterie za nižší ceny ve prospěch odvětví BEV a dohlížet na to, aby ji všichni příslušní dodavatelé plně dodržovali. Vzhledem k plánům čínské vlády a všem těmto přísným kontrolním a dohledovým mechanismům, kterými se sdružení řídí, jsou úkony těchto sdružení a jejich členů, stejně jako ostatních dodavatelů, ve skutečnosti úkony čínské vlády.

(820) Charakteristiky čínského domácího trhu a cenové mechanismy, které jsou uplatňovány a sledovány sdruženími výrobců baterií, jejich členy a dodavateli baterií a LFP, dále potvrzují závěr, že jim je svěřena vládní pravomoc a vykonávají vládní funkce. Čínská vláda vytvořila zejména prostředí, v němž by byly baterie a LFP poskytovány výrobcům BEV za cenu nižší než přiměřenou.

(821) Na základě toho Komise dospěla k závěru, že dodavatele baterií lze považovat za veřejnoprávní subjekty ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) základního nařízení.

b) Dodavatelé baterií, kteří působí jako soukromé subjekty se svěřenými pravomocemi za strany čínské vlády nebo řízené čínskou vládou

(822) Alternativně, i kdyby výrobci baterií nebyli považováni za veřejnoprávní subjekty ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) základního nařízení, Komise by na základě informací popsaných v tomto oddíle zjistila, že by byly považovány za pověřené či řízené čínskou vládou, aby vykonávaly funkce obvykle svěřené vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení, z důvodů uvedených níže. Z tohoto důvodu by se jejich chování v každém případě přičetlo čínské vládě.

(823) Podle čl. 3 odst. 1 písm. a) bod iv) druhé odrážky základního nařízení je finanční příspěvek poskytnut, pokud vláda: „pověří soukromý subjekt výkonem jedné nebo více funkcí uvedených v bodech i), ii) a iii), které by jinak byly svěřeny vládě, nebo jejich výkon takovému subjektu nařídí a jejich výkon se v žádném smyslu neliší od jednání obvykle prováděného vládou“. Typ funkcí popsaných v čl. 3 odst. 1 písm. a) bodě iii) základního nařízení nastává tehdy, pokud *„vláda dodává zboží nebo poskytuje služby, které nejsou součástí obecné infrastruktury, nebo nakupuje zboží …“*. Tato ustanovení odrážejí ustanovení čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce bodů iii) a iv) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a měla by být vykládána a uplatňována v souladu s příslušnou judikaturou WTO.

(824) Panel WTO ve věci *USA – vývozní omezení* rozhodl, že dvě slova „pověřuje“ a „usměrňuje“ použitá v čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvním pododstavci bodě iv) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních vyžadují, aby působení vlády obsahovalo pojetí zmocnění (v případě pověření) nebo příkazu (v případě usměrnění). Odmítl argument USA o „příčině a následku“ a požadoval výslovné potvrzující zmocnění nebo příkaz. V následujícím případě (*USA – vyrovnávací cla na DRAMS*) však Odvolací orgán rozhodl, že nahrazení slov „pověřuje“ a „usměrňuje“ slovy „deleguje“ a „přikazuje“ je jako norma příliš přísné. Podle Odvolacího orgánu dochází k „pověření“ v případech, kdy vláda dává odpovědnost soukromému subjektu, a „usměrnění“ se rozumí situace, kdy vláda uplatňuje nad soukromým subjektem svou moc. V obou případech vláda využívá soukromý subjekt jako zástupce pro realizaci finančního příspěvku a „ve většině případů by se dalo očekávat, že pověření nebo usměrnění soukromého subjektu bude zahrnovat nějakou formu hrozby nebo nucení“.

(825) Ustanovení čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce bodu iv) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních současně členům neumožňuje ukládat vyrovnávací opatření na výrobky „v případech, kdy vláda pouze vykonává své obecné regulační pravomoci“ nebo kdy zásah vlády „může, ale nemusí mít konkrétní výsledek vzhledem k daným skutkovým okolnostem a výkonu svobodné volby ze strany aktérů na trhu“. Pověření a usměrnění pak spíše znamená „aktivnější úlohu vlády než pouhé pobízení“. WTO se navíc nedomnívá, že „ponechání diskreční pravomoci soukromému subjektu je nutně v rozporu s pověřením nebo usměrněním tohoto soukromého subjektu […]. Mohou sice nastat případy, kdy je rozsah diskreční pravomoci ponechané soukromému subjektu takový, že není možné řádně dospět k závěru, že tento soukromý subjekt byl pověřen nebo usměrněn (k provedení určitého úkolu), ale to je skutková/důkazní záležitost, kterou je třeba řešit případ od případu“. V souladu s těmito rozhodnutími WTO se ne všechna vládní opatření, která mohou přinést výhody, rovnají finančnímu příspěvku podle článku 3 základního nařízení a čl. 1 odst. 1.1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

(826) Ve stručnosti příslušná rozhodnutí WTO stanoví, že:

i. rozhodnutí ohledně toho, zda existuje „finanční příspěvek“ podle čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, by se mělo zaměřit na povahu vládního opatření, a nikoli na jeho účinky nebo výsledky. Jinými slovy, obecně se uznává, že vlády zasahují na trhu jako regulační orgány a že toto má účinky na trh i na jeho účastníky. V tomto smyslu může vláda legitimně uložit vývozní daně za účelem vytvoření příjmů v případě velmi konkurenční komodity na mezinárodních trzích. Uložení vývozních omezení není naopak legitimní, je-li zřejmé, že využití takovéhoto nástroje spolu s jinými mechanismy k udržení komodit na domácím trhu a donucení dodavatelů k prodeji za nižší než tržní ceny jsou součástí širšího systému navrženého vládou na podporu konkrétního výrobního odvětví nebo souboru výrobních odvětví k zvýšení jejich konkurenceschopnosti. Při posuzování „finančního příspěvku“ je tudíž důležitá povaha vládního opatření, včetně jeho kontextu, předmětu a účelu;

ii. „pověření“ nebo „usměrnění“ zahrnuje výslovné souhlasné zmocnění určené konkrétní straně v souvislosti s určitým úkolem nebo povinností, což se velmi liší od situace, kdy vláda zasahuje na trhu určitým způsobem, což může, ale nemusí mít konkrétní výsledek vzhledem k daným skutkovým okolnostem a výkonu svobodné volby ze strany aktérů na tomto trhu. Klíčovou otázkou v souvislosti s pojmy pověření nebo usměrnění je to, zda dotyčné chování, tj. finanční příspěvek ve formě poskytování zboží za cenu nižší než přiměřenou, lze přičíst vládě nebo zda existuje svobodná volba soukromých subjektů vzhledem k aspektům trhu, jako jsou regulační omezení;

iii. ustanovení čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce bodu iv) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních je v podstatě opatřením proti obcházení, a tudíž zjištění pověření nebo usměrnění vyžaduje, aby vláda přenesla odpovědnost na soukromý subjekt nebo aby uplatňovala nad soukromým subjektem svou moc při realizaci finančního příspěvku. Ve většině případů se očekává, že pověření nebo usměrnění soukromého subjektu zahrnuje nějakou formu hrozby nebo nucení, což může sloužit jako důkaz o pověření nebo usměrnění. Vlády však mají k uplatňování moci nad soukromým subjektem pravděpodobně k dispozici jiné prostředky, jež mohou být „jemnější“ než příkaz, nebo nemusí zahrnovat stejnou míru nátlaku;

iv. musí existovat „prokazatelná souvislost“ mezi opatřením vlády a chováním soukromého subjektu. Neexistuje důvod, proč by se pověření nebo usměrnění ze strany vlády nemělo předpokládat na základě nepřímých důkazů (jako je implicitní a neformální zmocnění nebo příkaz), jsou-li tyto důkazy průkazné a přesvědčivé. V tomto ohledu může být důkaz o záměru vlády podporovat navazující odvětví (například prostřednictvím veřejně vyhlášených politik nebo rozhodnutí vlády či jiných vládních opatření) nebo existenci jiných vládních opatření zajišťujících určitý výsledek na trhu (např. omezení vývozu spolu s vládním opatřením, které brání hospodářským subjektům podléhajícím těmto omezením skladovat své výrobky, nebo vládní regulace cen s cílem udržet nízké domácí ceny dotčeného výrobku) relevantní pro určení existence „finančního příspěvku“ podle čl. 1 odst. 1.1 písm. a) prvního pododstavce bodu iv) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních (zejména jako nepřímý způsob, jakým vláda poskytuje zboží, jak je stanoveno v bodě iii)). Za určitých okolností může „usměrnění“ představovat i „pokyn“ vlády. Podle okolností se může soukromý subjekt rozhodnout, že nebude vykonávat funkci, která mu byla svěřena nebo ke které byl usměrněn, navzdory možným nepříznivým důsledkům, které mohou následovat. To však samo o sobě neprokazuje, že soukromý subjekt nebyl pověřen či usměrňován.

(827) V souladu s touto judikaturou a za předpokladu, že dodavatelé baterií jsou „soukromými subjekty“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení, Komise na jedné straně zkoumala povahu jednání čínské vlády, tj. zda zásah čínské vlády zahrnuje pověření nebo usměrňování výrobců baterií, aby výrobcům BEV dodávali baterie za cenu nižší než přiměřenou, a na druhé straně jednání dodavatelů baterií, tj. zda výrobci baterií poskytují vstupy čínským výrobcům BEV za cenu nižší než přiměřenou, a zda tedy existuje prokazatelná souvislost mezi jednáním čínské vlády a jednáním dodavatelů baterií, kteří jednají jako zástupci čínské vlády. Konečně Komise posuzovala, zda by vykonávaná funkce dodavateli baterií byla obvykle svěřena vládě, tj. zda je poskytování baterií čínským výrobcům BEV obvyklou činností vlády a zda se tato funkce v praxi neliší od jednání obvykle prováděného vládami, tj. zda se vlastní poskytování vstupů producenty v praxi liší od toho, co by učinila samotná vláda.

(828) S ohledem na judikaturu WTO uvedenou v 822. až 826. bodě odůvodnění Komise nejprve analyzovala, zda je podpora čínského odvětví BEV ze strany čínské vlády v podobě poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou skutečně cílem různých dotčených vládních opatření, a nikoli pouze „vedlejším účinkem“ výkonu obecné regulační pravomoci. V rámci šetření se zejména zkoumalo, zda zjištěné nižší ceny baterií byly součástí vládních cílů, nebo zda nižší ceny byly spíše „neúmyslným“ vedlejším produktem obecné vládní regulace. Komise dospěla k závěru, že cílem různých zásahů čínské vlády bylo podpořit odvětví BEV a že levnější ceny baterií byly zamýšleným cílem těchto opatření, která byla následně prosazována prostřednictvím odvětvových sdružení, jež mají povinnost tyto plány respektovat a prosazovat.

(829) V průběhu let přijala čínská vláda řadu opatření k dosažení svého politického cíle. V oddíle 3.1 jsou podrobně popsány příslušné souvislosti a kontext, jež vysvětlují význam, který čínská vláda přikládá rozvoji odvětví BEV a odvětví s ním propojených.

(830) Jak je podrobně vysvětleno v předchozím oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), čínská vláda vytvořila řadu opatření, která se vztahují na všechny společnosti bez ohledu na to, zda jsou ve státním nebo soukromém vlastnictví, a jejichž cílem je nasměrovat je k dodávkám baterií za nízké ceny. Akční plán pro baterie z roku 2017 obsahuje zejména konkrétní pokyny týkající se cen baterií, které nařizují, že do roku 2020 bude specifická hustota energie systému usilovat o dosažení 260 watthodin/kilogram a náklady na napájecí baterie budou sníženy na méně než 1 jüan/watthodinu. Do roku 2025 dosáhne hustota energie 500 watthodin na kilogram.

(831) Kromě toho se v Číně odvětví baterií těší značné podpoře. Existuje velké množství předpisů vydaných různými vládními orgány, které dohlížejí na jednotlivé aspekty odvětví baterií, jak je uvedeno v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), a zejména Akční plán pro baterie na rok 2017 uvedený v 708. až 710. bodě odůvodnění, Plán pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020 (744. bod odůvodnění) a opatření v provinciích Ťiang-si a Fu-ťien a městě Šen-čen (725. až 733. bod odůvodnění). Komise ve vnitrostátních a místních politikách nalezla důkazy o tom, že výrobci baterií využívají řadu podpůrných opatření, která jsou uvedena v 735. bodě odůvodnění. Patří mezi ně odměny, poskytování pozemků, elektřiny a plynu za nižší ceny, půjčky od státních bank na nekomerčním základě a preferenční daňová politika. Komise rovněž zjistila, že výrobci baterií ve spojení se skupinami Geely a SAIC, kteří poskytli odpovědi na dotazník, rovněž využívali preferenčních politik, jako je preferenční financování, programy osvobození od daní a snížení daní a granty (740. bod odůvodnění).

(832) Poskytnutím finanční podpory výrobcům baterií čínská vláda dále směrovala společnosti k navýšení a podpoře domácí nabídky baterií ve prospěch rozvoje odvětví BEV. Taková podpora působí jako pobídka pro dodavatele baterií, aby své chování plně přizpůsobili cílům politiky čínské vlády v oblasti rozvoje odvětví BEV.

(833) Kromě toho Komise již ve výše uvedeném oddíle stanovila, jak čínská vláda zajišťuje konkrétní chování dodavatelů baterií prostřednictvím čínských odvětvových sdružení (tj. CBIA a CIAPS), která nejsou nezávislými odvětvovými sdruženími, s ohledem na úroveň kontroly, kterou nad nimi má čínská vláda (777. až 784. bod odůvodnění), a na funkce, které plní (791. až 798. bod odůvodnění). Jak již bylo uvedeno v 763. a 772. bodě odůvodnění, dodavatelé baterií, kteří byli členy sdružení CBIA a/nebo CIAPS, představovali 86 % podílu na trhu v roce 2020 a 93 % celkové instalované kapacity v Číně v roce 2023. Komise rovněž zjistila, že výše uvedená čínská odvětvová sdružení nejsou nezávislými sdruženími jednajícími podle zásad svobodného hospodářství, ale subjekty řízenými čínskou vládou a spravovanými touto vládou prostřednictvím Státní rady (777. až 784. bod odůvodnění). Zejména bylo zjištěno, že obě sdružení plní úkoly svěřené vládou a jejich úlohou je pomáhat vládě při provádění vládních politik a regulaci chování svých členů. Skutečnost, že sdružení a jejich členové mají pravomoc *„posilovat sebekázeň v odvětví“* a *„regulovat sdružení, odvětví a chování členů“*, a v případě CBIA konkrétně také *„koordinovat otázky podnikové výroby, prodeje a vývozu“*. Tato dvě sdružení tedy vykonávají vládní funkce, neboť jejich úkolem je provádět politiku čínské vlády v oblasti poskytování baterií za nižší ceny ve prospěch domácího průmyslu BEV a dohlížet na to, aby všichni příslušní dodavatelé tuto politiku plně dodržovali. Vzhledem k tomu Komise považovala sdružení CBIA a CIAPS za „veřejnoprávní subjekty“ ve smyslu čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

(834) Na 7. kongresu členů sdružení CBIA se navíc sdružení vyjádřilo, že *„sdružení by mělo plně využít své role samoregulační organizace v odvětví, mělo by nést důležitou odpovědnost za udržování tržního chování, vedení odvětví k řádné hospodářské soutěži omezené pravidly, dohled nad sebekázní a optimalizaci rozvoje, […]* ***omezovat a trestat chování, které narušuje tržní řád, poškozuje zájmy a pověst odvětví****, a usilovat o vytvoření spravedlivého a řádného prostředí pro rozvoj bateriového průmyslu“* [zvýraznění přidáno] ([377]). Z toho vyplývá, že členové musí dodržovat pokyny sdružení zaměřené na regulaci ekonomického chování svých členů s cílem dodržovat politiku vlády, aby se vyhnuli postihu ze strany CBIA. Z toho dále vyplývá, že čínská vláda prostřednictvím sdružení pověřuje výrobce baterií, aby dodržovali určité chování výrobců baterií. Další důkazy o tom, že se čínská vláda aktivně účastní trhu a zasahuje, když se objeví problémy s cenami a nabídkou, lze nalézt v tiskových prohlášeních vydaných MIIT v roce 2022 (750. bod odůvodnění), kdy se MIIT zavázalo *„co nejdříve tlačit* [ceny surovin] *zpět k přiměřené úrovni“* ([378]).

([377]) Viz https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html
([378]) Viz poznámka pod čarou č. 308.

(835) Komise dále uvedla, že ustanovení obsažená ve stanovách společnosti CATL a v systému řízení souvisejících transakcí, jak je vysvětleno v 801. bodě odůvodnění, stanoví, že existují případy, kdy ceny jakýchkoli transakcí se spřízněnými subjekty stanoví stát. Vzhledem k tomu, že společnost CATL je zdaleka největším dodavatelem na domácím trhu a má společné podniky se státními výrobci BEV i se dvěma neintegrovanými výrobci zařazenými do vzorku, a vzhledem k tomu, že společnost CATL nespolupracovala, vyvodila Komise závěr, že čínská vláda hraje klíčovou roli v cenovém mechanismu týkajícím se baterií dodávaných výrobnímu odvětví BEV a že chování společnosti CATL není chováním subjektu na volném trhu, pokud jde o čínský domácí trh.

(836) To dále dokládá iracionální chování společnosti CATL na domácím a vývozním trhu (813. bod odůvodnění), kdy společnost CATL obětovala zisky z prodeje baterií na čínském domácím trhu. Její iracionální chování skutečně ukazuje, že byla vedena politikami čínské vlády, aby dodávala baterie za nižší ceny domácímu odvětví BEV, místo aby se řídila tržním chováním, které by naznačovalo, že prodává baterie převážně na vývozních trzích, kde mohla během období šetření výrazně optimalizovat své zisky. Jak je vysvětleno v 738. až 742. bodě odůvodnění výše, čínská vláda rovněž poskytla finanční podporu dodavatelům baterií, aby zajistila, že se dotčené společnosti budou moci udržet nad vodou a dále rozvíjet své kapacity, aby mohly pokračovat ve svém iracionálním chování, které řídila čínská vláda, a sice dodávat baterie za nízké ceny a v dostatečném množství výrobcům BEV, místo aby přesměrovaly svůj prodej na vývoz, čímž by dosáhly značných zisků.

(837) Komise se domnívala, že vzhledem k dostupným důkazům hrála čínská vláda „aktivnější úlohu než pouhé pobízení“, jak vyžaduje Odvolací orgán WTO ([379]). Opatření přijatá čínskou vládou omezují svobodu jednání výrobců baterií tím, že v praxi omezují jejich obchodní rozhodnutí, za jakou cenu budou svůj výrobek prodávat, jak vyplývá z plánů uvedených v oddíle 3.7.2.1.1, bodě i), ve prospěch odvětví BEV. Úloha čínské vlády v oblasti těžby přesáhla rámec běžného zásahu jako regulátora trhu v odvětví baterií. Příslušná opatření neupravovala pouze obecné aspekty trhu, ale vnucovala společnostem vyrábějícím baterie konkrétní chování. Všechna tato opatření byla přijata proto, aby společnosti vyrábějící baterie poskytovaly baterie za nižší cenu ve prospěch odvětví BEV. Tento záměr byl jasně vyjádřen v mnoha politických prohlášeních a opatřeních, která jsou pojednána v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i).

(838) Tím, že čínská vláda uložila společnostem vyrábějícím baterie povinnost dodržovat tato opatření, která byla následně prosazována prostřednictvím odvětvových sdružení, jež mají povinnost tyto plány respektovat a prosazovat, zbavila je možnosti svobodně volit své prodejní strategie podle tržních hledisek. Jinými slovy, tato opatření jasně vytvářejí „prokazatelnou souvislost“ mezi kroky vlády a chováním společností vyrábějících baterie. Čínská vláda využívala společnosti vyrábějící baterie jako prostředníka pro podporu výrobců BEV.

(839) Nakonec Komise posoudila, zda se skutečné poskytování vstupů ze strany výrobců v praxi neliší od toho, co by udělala sama vláda. Komise má za to, že tomu tak je. Namísto toho, aby čínská vláda poskytovala baterie přímo odvětví BEV za účelem dosažení cílů veřejné politiky čínské vlády v oblasti podpory rozvoje tohoto odvětví, přiměje prostřednictvím souboru opatření soukromé subjekty, aby tak činily jejím jménem. Nakolik toto poskytování zboží ze strany vlády zahrnuje výdaje (např. poskytování subvencí na vstupy nebo vzdání se příjmů poskytováním zboží za cenu nižší než přiměřenou), je třeba toto jednání chápat jako funkce, které jsou obvykle svěřeny vládě. ([380])

([379]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 115.

([380]) Viz zpráva panelu, *United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea*, WT/DS296, ze dne 21. února 2005, pozn. pod čarou č. 57 („[D]omníváme se, že by se odkaz na funkce ‚obvykle svěřené vládě‘ měl chápat v tom smyslu, že zahrnuje funkce v oblasti daní a výdajů. (…) Pokud úvěry a restrukturalizační opatření zahrnují daně nebo výdaje, mohou spadat do oblasti působnosti tohoto ustanovení.“).

(840) Na základě výše uvedených skutečností došla Komise k závěru, že soubor opatření přijatých čínskou vládou vede k finančnímu příspěvku ve formě poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou ze strany vlády pro čínské výrobce BEV ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení. Dodavatelé baterií jsou čínskou vládou nuceni poskytovat baterie za cenu nižší než přiměřenou ([381]) odvětví BEV, takže jejich jednání musí být přičítáno čínské vládě a není pouze nezamýšleným důsledkem jednání čínské vlády. Čínská vláda zajišťuje kontrolu cen baterií prostřednictvím odvětvových sdružení a podpory poskytované výrobcům baterií, aby dodržovali politické cíle čínské vlády.

3.7.2.1.2. Výhoda, specifičnost a výpočet výše subvence

a) *Výhoda*

(841) Jak je vysvětleno v oddíle 3.3.1.2, žádný dodavatel vyrábějící LFP nebo baterie, který není ve spojení, neposkytl Komisi informace prostřednictvím odpovědí na zvláštní dotazník určený pro dodavatele vstupů v Číně. Vzhledem k existenci vztahu mezi dvěma neintegrovanými výrobci zařazenými do vzorku a společností CATL byla tato společnost rovněž požádána o vyplnění dotazníku, ale neučinila tak.

(842) Komise proto musela při stanovení výše výhody, která byla poskytnuta vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, kteří pořizovali baterie na domácím trhu, vycházet v souladu s článkem 28 základního nařízení z dostupných údajů.

(843) Komise dospěla k závěru, že dodavatelé baterií byli považováni za veřejnoprávní subjekty nebo soukromé společnosti, kterým byly svěřeny pravomoci a/nebo které byly čínskou vládou směrovány, aby dodávaly baterie za cenu nižší než přiměřenou.

(844) V souladu s čl. 3 odst. 2, článkem 5 a čl. 6 písm. d) základního nařízení posoudila Komise výši napadnutelných subvencí na základě výhody u příjemce, která byla zjištěna za období šetření.

(845) Za účelem určení existence výhody a její výše Komise nejprve posoudila, zda ceny v Číně mohou představovat vhodnou referenční hodnotu.

(846) Vzhledem k nespolupráci čínské vlády a následnému nedostatku informací o čínském domácím trhu s bateriemi se Komise domnívala, že není vhodné vycházet z čínských domácích cen vzhledem k velkému podílu dodavatelů baterií, kteří jsou členy sdružení CBIA nebo CPIAS, na trhu a ke zjištěním, že čínský trh je narušen v důsledku platných vnitrostátních a odvětvových politik prováděných domácími dodavateli baterií, které jsou uvedeny v oddíle 3.7.2.1, a zejména politik týkajících se tvorby cen.

(847) Komise určila dva možné zdroje pro stanovení vhodné referenční hodnoty pro baterie: agenturu Bloomberg New Energy Financials („BNEF“) a organizaci Benchmark Mineral Intelligence („BMI“) ([382]). Organizace BNEF sice poskytla užitečný zdroj informací, avšak jejich využití neumožnilo vypočítat potenciální referenční ceny pro období šetření pomocí měsíčních cen. Organizace BNEF rovněž neurčovala cenu podle chemického složení v jednotlivých zeměpisných oblastech. Kromě toho neuváděla ceny ze závodu, takže srovnání cen mohlo být ovlivněno různými dodacími podmínkami. Naopak údaje od organizace BMI umožnily výpočet referenčních hodnot pro období šetření podle chemie (LFP a NMC) a zeměpisné oblasti ([383]), a to na základě údajů ze závodu. Dokázala také zvážit různé dílčí chemické kategorie baterií NMC (111, 523, 622, 811) na základě odpovídající poptávky v odvětví elektromobilů. Uváděla však pouze ceny za kw/h na úrovni článků, nikoli na úrovni balení. Vzhledem k úrovni přesnosti, pokud jde o časové období, zeměpisnou oblast, chemické složení a dodací podmínky, byla organizace BMI považována za nejvhodnější zdroj pro stanovení referenční ceny pro články. Kromě toho byly ceny ze závodu použité z vybraného zdroje konzervativní alternativou, protože skutečné nákupy baterií mohly být realizovány za různých dodacích podmínek včetně různých nákladů na dopravu.

([381]) Viz také oddíl 3.7.2.1 o výhodě.

([382]) Poskytovatel údajů a vydavatel tržních informací pro dodavatelský řetězec lithium-iontových baterií pro elektrická vozidla, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) K dispozici byly tyto oblasti: Severní Amerika, Asie, Čína a Evropa.

(848) Za účelem výpočtu odpovídající referenční ceny pro bateriové články NMC z Číny ([384]) použila Komise průměrnou referenční cenu váženou na základě poptávky po dílčích výrobcích baterií NMC v odvětví elektrických vozidel, jak ji uvádí organizace BMI. Vzhledem k tomu, že neexistuje referenční hodnota pro LFP bateriové články z Číny, bylo považováno za rozumné stanovit tuto cenu pomocí poměru referenční hodnoty bateriových článků NMC v Číně a mimo Čínu ([385]).

(849) Pro výpočet odpovídající referenční hodnoty pro bateriové sady použila Komise referenční hodnoty pro bateriové články LFP a NMC z Číny popsané ve výše uvedených bodech odůvodnění a použila poměr článků k sadám na základě veřejně dostupných informací zveřejněných organizací BNEF ([386]). Poměr počtu článků k počtu balení byl potvrzen údaji ze spisu, které poskytla jedna ze spolupracujících skupin.

(850) Výhoda pro skupinu Geely byla vypočtena s přihlédnutím k rozdílu mezi částkou, kterou vyvážející výrobci zařazení do vzorku skutečně zaplatili za baterie (články, moduly a sady), a částkou, která by za běžných podmínek měla být zaplacena na základě zjištěné referenční hodnoty.

(851) Jak je vysvětleno v 815. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že dva dodavatelé baterií ve spojení prodávali baterie na vývoz za výrazně vyšší cenu než stejné baterie prodávané na čínském domácím trhu.

(852) Zatímco v případě nákupů baterií skupinou SAIC nebylo možné učinit přesný závěr vzhledem k nedostatečné spolupráci, jak je popsáno v oddíle 3.3.2, Komise zjistila, že přinejmenším čtyři hlavní dodavatelé baterií byli ve vlastnictví státu, byli členy sdružení CBIA a/nebo s ním byli úzce spojeni prostřednictvím společnosti CATL. Bylo zjištěno, že skupina Geely nakupuje přinejmenším přes 65 % baterií od společností, které jsou členy jednoho z těchto dvou sdružení. Na základě výše uvedených skutečností a vzhledem k tomu, že jiné informace nebyly k dispozici, se toto považovalo za reprezentativní, pokud jde o situaci na domácím čínském trhu s bateriemi.

(853) Proto se mělo za to, že dva neintegrovaní výrobci zařazení do vzorku nakupovali baterie od klíčových hospodářských subjektů považovaných za „veřejnoprávní subjekty“ nebo soukromé společnosti pověřené pravomocemi nebo řízené čínskou vládou a že čínští výrobci BEV měli výhodu z baterií prodávaných za cenu nižší než přiměřenou.

(854) Kvůli částečné nespolupráci ze strany čínské vlády neměla mimoto Komise k dispozici zásadní informace o situaci na trhu dodavatelů baterií v Číně a o možných úpravách, které je třeba provést.

(855) Na tomto základě Komise dospěla k závěru, že podmínky převládající na čínském trhu neodůvodňují úpravy s ohledem na neexistenci tržních podmínek v zemi původu a v souladu s ustanoveními čl. 6 písm. d) bodu ii) základního nařízení, a proto vypočítala referenční hodnotu pomocí výše popsané metodiky.

b) *Specifičnost*

(856) Soubor opatření uplatněných čínskou vládou byl zaměřen výhradně ve prospěch odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie, jehož jsou BEV součástí, protože dotyčné baterie, které jsou předmětem opatření, jsou používány pouze v odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie.

Kromě toho konkrétní právní akty a různé dokumenty uvedené v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i) jasně identifikují odvětví BEV jako příjemce dotyčných opatření.

(857) Komise proto dospěla k závěru, že subvence v podobě poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou nejsou obecně dostupné, nýbrž jsou specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení. Žádná ze zúčastněných stran mimoto nepředložila důkazy, které by naznačovaly, že tato forma subvencí vychází z objektivních kritérií nebo podmínek ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení.

([384]) Referenční hodnota mimo Čínu vycházela z cen platných v Severní Americe, Evropě a Asii kromě Číny.

([385]) V Číně se referenční hodnota opírala o ceny platné v Číně. Referenční hodnota mimo Čínu vycházela z cen platných v Severní Americe, Evropě a Asii kromě Číny.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ a https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/

c) *Výpočet výše subvence*

(858) Komise analyzovala ceny na základě kW/h a zohlednila chemii (NMC vs. LFP), typ baterie (modul vs. sady) a vztah. Na tomto základě dospěla k závěru, že nákupní ceny od společností ve spojení byly v průměru ([387]) vyšší než nákupní ceny od dodavatelů, kteří ve spojení nejsou. Tento rozdíl přesáhl 8 % a v některých případech u určitých kombinací chemického složení / typu baterie dokonce 20 %.

(859) S ohledem na tyto rozdíly Komise analyzovala informace o převodní ceně, aby zjistila, zda lze tyto transakce považovat za uskutečněné za obvyklých tržních podmínek. Informace ve spisu, tj. předložené dohody o cenách a smlouvy, však v tomto ohledu neobsahovaly žádné informace. V této souvislosti a vzhledem k tomu, že skupina Geely netvrdila, že tyto transakce probíhaly za obvyklých tržních podmínek, nemohla Komise tyto ceny použít a nahradila je cenou placenou za kw/h za podobné výrobky nespřízněným dodavatelům. Pokud některé společnosti v rámci skupiny Geely nenakupovaly od dodavatelů, kteří nejsou ve spojení, byla použita vážená průměrná cena za kW/h u podobných výrobků na úrovni skupiny Geely. Toto srovnání bylo provedeno na základě kw/h s přihlédnutím k chemickému složení baterií, konkrétně LFP a NMC, a k typu baterie (článek, modul nebo sada). Vzhledem k tomu, že pro moduly neexistuje použitelná referenční hodnota, byla jako konzervativní alternativa použita referenční hodnota ceny článků. Referenční hodnoty byly založeny na cenách bateriových článků získaných od společnosti BMI ([388]) s ohledem na průměrné ceny článků LFP nebo NMC mimo Čínu během období šetření, jak je stanoveno ve výše uvedených bodech odůvodnění.

(860) Vzhledem k částečné nespolupráci skupiny SAIC, pokud jde o dodávky baterií a odpovídajících údajů, jak je popsáno v oddíle 3.3.1.4, musela Komise vycházet z dostupných údajů. V tomto ohledu se spoléhala na značný objem nákupů od jiné skupiny zařazené do vzorku, která nakupovala baterie. Zvažované transakce vyloučily některé baterie určené pro modely BEV, které nebyly podobné bateriím prodávaným skupinou SAIC.

Poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina Geely	10,32 %
Skupina SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Poskytování LFP vládou za cenu nižší než přiměřenou

(861) Jak již bylo uvedeno, jeden z vyvážejících výrobců zařazených do vzorku (skupina BYD) je vertikálně integrovaný. Komise proto u této skupiny zkoumala, zda poskytování klíčových surovin pro výrobu baterií používaných v modelech vyráběných touto skupinou může představovat napadnutelnou subvenci. V této fázi se Komise zaměřila na hlavní klíčový komponent používaný v bateriích, LFP, která představuje více než 25 % nákladů na výrobu baterií.

(862) Aby bylo možné prokázat existenci napadnutelné subvence, musí být splněny tři prvky podle článků 3 a 4 základního nařízení: 1) finanční příspěvek, 2) výhoda a 3) specifičnost. Komise tyto prvky přezkoumá níže.

3.7.2.2.1. *Finanční příspěvek*

a) Dodavatelé LFP jednající jako veřejnoprávní subjekty

(863) Komise nejprve analyzovala, zda lze dodavatele LFP považovat za veřejné subjekty, aby poskytování této klíčové suroviny za cenu nižší než přiměřenou mohlo být přičteno čínské vládě ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) základního nařízení. Jak je podrobně vysvětleno v oddíle 3.5.1, ve 409. až 418. bodě odůvodnění, právní norma pro existenci veřejného subjektu musí být vykládána v souladu s judikaturou WTO. Na základě příslušné judikatury, na kterou se odkazuje v 409. až 418. bodě odůvodnění, by mělo být přezkoumáno, zda jsou výrobci

([387]) Srovnání cen mezi dodavateli, kteří jsou a kteří nejsou ve spojení, bylo provedeno s ohledem na objemy nákupů za účelem výpočtu váženého průměrného cenového rozdílu.

([388]) Poskytovatel údajů a vydavatel tržních informací pro dodavatelský řetězec lithium-iontových baterií pro elektrická vozidla, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

klíčových vstupů v Číně, kteří se zabývají dodávkami vstupů, „veřejnoprávními subjekty“ (tj. subjekty, které mají či vykonávají vládní funkce nebo jsou jejich výkonem pověřeny), a to s náležitým ohledem i) na převládající právní a hospodářské prostředí v zemi, v níž subjekty, které jsou předmětem šetření, působí, ii) na vztah mezi dotčenými subjekty a vládou a iii) na základní charakteristiky a funkce příslušných subjektů.

i) *Právní a hospodářské prostředí v ČLR*

(864) V 704. až 758. bodě odůvodnění Komise již prozkoumala právní a ekonomické prostředí převládající v Číně a ukázala, že čínská vláda vytvořila rámec, který zajišťuje, aby dodavatelé vstupů splňovali cíle politiky čínské vlády v oblasti rozvoje odvětví BEV, a to od vstupů (včetně surovin, jako jsou LFP) až po střední vstupy (jako jsou baterie). Příslušná opatření, která přijala čínská vláda k dosažení svého politického cíle, jímž je podpora hlavních průmyslových odvětví v celém dodavatelském řetězci BEV ve prospěch výrobců BEV, zahrnující jak předcházející klíčové materiály používané při výrobě baterií, tak baterie, jsou popsána v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i).

(865) Zejména „*zákon o nerostných surovinách*“ a „*prováděcí pravidla k zákonu o nerostných surovinách*“ (723. bod odůvodnění) ukazují, že stát považuje nerostné zdroje za majetek státu a že vláda má plnou kontrolu nad přidělováním zdrojů a může určit, kdo získá těžební práva a těžební limity. 14. pětiletý plán rozvoje odvětví surovin (714. bod odůvodnění) podporuje vytvoření systému rezerv nerostných surovin, v němž stát a podniky společně spolupracují. Celkově lze říci, že čínská vláda vytvořila systém, díky němuž může provádět plnou kontrolu nad nerostnými zdroji.

(866) Dodavatelům surovin používaných při výrobě baterií je rovněž k dispozici několik pobídek, například daňové pobídky (721. bod odůvodnění), poradenské fondy, odměny, kapitálové záruky (720. bod odůvodnění).

(867) Kromě toho Komise zjistila, že lithium-železo-fosfát nepodléhá při vývozu 13% náhradě DPH, takže je pro domácí spotřebu levnější než pro vývoz a je ho dostatek (753. bod odůvodnění). Důkazy o zásahu čínské vlády do cen surovin pro vozidla využívající nové zdroje energie byly nalezeny v tiskových prohlášeních MIIT v roce 2022 (750. bod odůvodnění), kdy se vláda zavázala stlačit ceny surovin používaných ve vozidlech využívajících nové zdroje energie (včetně lithia) zpět na rozumnou úroveň.

(868) Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že čínská vláda zavedla na centrální i místní úrovni řadu politik a opatření zaměřených na dodavatele vstupů s cílem podpořit odvětví BEV. Všechny tyto vstupy tvoří významnou část výrobních nákladů BEV. V důsledku těchto politik čínské vlády zajišťujících stabilní a dostatečné dodávky těchto vstupů spolu s levnějšími cenami mají výrobci BEV prospěch ze subvencí v podobě výrazného snížení nákladů, což jim umožňuje prodávat BEV za nižší ceny, a to i na trhu EU.

a) *Vztahy mezi dodavateli LFP a čínskou vládou*

(869) Po analýze právního a ekonomického rámce, v němž dodavatelé vstupů působí a který je do značné míry dán politickými cíli čínské vlády pro rozvoj odvětví BEV prostřednictvím dodavatelů vstupů, Komise rovněž analyzovala charakteristiku čínského domácího trhu s LFP, důkazy o přítomnosti/vlastnictví státu u dodavatelů vstupů, jakož i další známky toho, že čínská vláda nad těmito subjekty vykonávala účinnou kontrolu (včetně jejich organizačních charakteristik, řetězců rozhodovacích pravomocí a celkového vztahu s čínskou vládou).

(870) LFP je druh lithia získaný z uhličitanu lithného. Uhličitan lithný lze získat od dodavatelů v Číně i mimo ni – většina čínského dovozu uhličitanu lithného pochází dle informací dostupných online z Chile a Argentiny ([389]), přibližně

([389]) Na základě dovozních statistik databáze Global Trade Atlas (GTA) z Číny, kód HS 28369100, od října 2022 do září 2023.

75 % celosvětové rafinace lithia probíhá v Číně ([390]). To znamená, že svět je na Číně závislý, pokud jde o rafinaci lithia, přičemž dominantní postavení Číny na tomto trhu jí umožňuje určovat ceny na mezinárodní scéně. Potvrdily to i údaje o dovozu LFP ze zbytku světa do Číny, které ukázaly, že jen zanedbatelné množství LFP pochází ze třetích zemí ([391]).

(871) Komisi se nepodařilo najít více veřejně dostupných informací o vlastnictví a kontrole vlády, co se týče dodavatelského trhu LFP jako celku. Vzhledem k tomu, že čínská vláda, jak je podrobněji vysvětleno v oddíle 3.3.1.2, a skupina BYD jako hlavní dodavatel ve spojení nespolupracovaly, jak je vysvětleno v oddíle 3.3.4, mohla Komise vyvodit závěr, že je pravděpodobné, že míra vlastnictví a kontroly vlády nad dodavateli LFP může být významnější než úroveň informací, které má k dispozici.

(872) V tomto ohledu z informací dostupných na internetu ohledně podílu výrobců lithia na čínském trhu ([392]) vyplynulo, že informace předložené skupinou BYD lze považovat pro čínský domácí trh za reprezentativní. Komise zvážila informace předložené jediným vertikálně integrovaným výrobcem zařazeným do vzorku (skupinou BYD) a považovala je za reprezentativní pro celý čínský trh s LFP. Komise zjistila devět dodavatelů LFP pro skupinu BYD. Pokud Komise nemohla najít veřejně dostupné informace, musela vyvodit závěry na základě článku 28 základního nařízení.

(873) Komise zjistila, že se všech devět čínských dodavatelů lithia nachází v Číně. Komise proto dospěla k závěru, že na čínském trhu LFP dominují domácí dodavatelé.

(874) Komise rovněž zjistila, že činnost dodavatelů LFP je regulována stejnými podřízenými sdruženími jako výrobci baterií, tj. sdruženími CBIA a CIAPS ([393]), přičemž na dodavatele LFP se vztahují stejná ustanovení uvedená v oddíle 3.7.2.1. Jak je uvedeno v 773. bodě odůvodnění, sdružení CBIA a CIAPS nezveřejňují úplný seznam členů online. Komise byla schopna zjistit účast společností ve sdružení CBIA, CIAPS a dalších odvětvových sdruženích na základě jejich výročních zpráv a dalších informací dostupných online, jako je seznam členů jejich výkonných orgánů. Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla informace, a že ani oficiální veřejné údaje o úplném seznamu členů sdružení CBIA a CIAPS nejsou k dispozici, Komise předpokládala, že členy těchto sdružení může být ještě více dodavatelů. Komise skutečně zjistila, že mezi devíti dodavateli LFP pro skupinu BYD byli nejméně dva členy sdružení CBIA a rovněž částečně ve vlastnictví státu. U dvou dalších dodavatelů bylo zjištěno, že jsou částečně ve vlastnictví státu. Podle výroční zprávy byl jeden z částečně státních podniků rovněž řízen jako podnik se státním kapitálem ([394]). Bylo zjištěno, že další společnost je členem sdružení CIAPS. Státní podnik a ostatní členové CBIA a CIAPS představovali 90 % celkového množství LFP dodaného vyvážejícímu výrobci zařazenému do vzorku a až 92 % celkové hodnoty během období šetření. Jeden z největších dodavatelů byl nejen členem sdružení CBIA, ale také členem jeho výkonné rady. Komise následně zjistila, že několik dodavatelů LFP, kteří představují většinu celkového množství LFP odebíraného skupinou BYD a kteří jsou zároveň jedněmi z největších hráčů na trhu, jsou také členy sdružení CBIA a/nebo CIAPS.

(875) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že na čínském domácím trhu s LFP převážně dominují domácí dodavatelé, kteří jsou do značné míry členy podřízených sdružení, jako jsou CBIA, CIAPS a Hunan Battery Industry Association, a/nebo jsou ve vlastnictví státu.

([390]) Viz „The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts" (Boj o prolomení čínské nadvlády ve výrobě baterií v pěti grafech), Bloomberg, 1. prosince 2022, k dispozici na adrese: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) Na základě dovozních statistik GTA z Číny, kód HS 28429040, od října 2022 do září 2023.

([392]) Viz „China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list" (Čínská výroba lithium-železo-fosfátu (leden–srpen) Seznam 10 největších, ESCN, 16. října 2023. K dispozici na adrese: https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82

([393]) https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 29.

([394]) Viz https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.

(876) Komise dále zkoumala vztahy mezi čínskou vládou a dodavateli LFP, aby zjistila, zda vláda vykonávala účinnou kontrolu nad danými subjekty a jejich chováním na trhu.

(877) Komise rovněž zjistila důkazy o vlivu Komunistické strany Číny prostřednictvím stranického sdružení u některých hlavních dodavatelů LFP pro skupinu BYD. Podobně jako v případě společnosti CATL (786. bod odůvodnění) obsahovaly stanovy tří dodavatelů LFP skupiny BYD zvláštní ustanovení o zřizování organizací Komunistické strany Číny a stranické činnosti v rámci společnosti.

(878) Komise zjistila, že 89 % celkového množství LFP dodaného skupině BYD a až 91 % celkové hodnoty během období šetření pocházelo od dodavatelů LFP, kteří jsou členy sdružení CBIA a/nebo CIAPS. Další hlavní dodavatel LFP byl také částečně ve vlastnictví státu a podle výročních zpráv byl řízen jako státní podnik.

(879) Na základě a) úrovně kontroly, kterou čínská vláda vykonává nad čínskými odvětvovými sdruženími analyzovanými v oddíle 3.7.2.1.1 bodě ii) (konkrétně CBIA a CIAPS), a b) skutečnosti, že většina čínských domácích výrobců LFP, o nichž bylo zjištěno, že jsou jejich součástí, byla ve vlastnictví státu nebo byla řízena jako podnik se státním kapitálem (873. bod odůvodnění), a c) skutečnosti, že stanovy několika dodavatelů LFP obsahovaly ustanovení o zřízení organizací Komunistické strany Číny v rámci společnosti (876. bod odůvodnění), dospěla Komise k závěru, že trhu s LFP dominuje několik společností, které jsou řízeny a kontrolovány státem prostřednictvím jejich účasti v odvětvových sdruženích, jako jsou CBIA a CIAPS. Vzhledem k účasti na správě sdružení, stejně jako řízení jejích obchodních rozhodnutí je čínská vláda schopná provádět účinnou kontrolu nad dodavateli baterií prostřednictvím jejich účasti ve sdruženích CBIA a CIAPS.

b) *Základní charakteristiky a funkce dodavatelů lithia*

(880) Vzhledem k tomu, že čínská vláda neposkytla žádné informace týkající se počtu a dalších informací o formálních údajích o vlastnictví a kontrole vlády nad domácími dodavateli lithia a baterií pro BEV, musela Komise vycházet z dostupných údajů podle článku 28 základního nařízení. Za tímto účelem Komise analyzovala situaci dodavatelů lithia, kterou popsal jediný vertikálně integrovaný výrobce zařazený do vzorku (skupina BYD). Pokud Komise nemohla najít veřejně dostupné informace, musela vyvodit závěry na základě článku 28 základního nařízení.

(881) Komise zjistila, že někteří z těchto dodavatelů byli přímo nebo nepřímo částečně vlastněni státem. Komise zejména zjistila, že hlavní dodavatel LFP pro skupinu BYD, společnost Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., byla částečně ve vlastnictví státu, neboť nejméně 21,9 % jejích akcií v roce 2022 držely státem vlastněné subjekty ([395]). Navzdory tomuto zjevnému částečnému vlastnictví státu byla tato společnost řízena jako státní akciový podnik ([396]). U tří dalších dodavatelů skupiny BYD bylo rovněž zjištěno, že jsou částečně přímo nebo nepřímo vlastněni státem ([397]). Kromě toho Komise rovněž zjistila přítomnost a všeprostupující vliv členů a organizací Komunistické strany Číny v několika dodavatelích LFP společnosti BYD. Rámec, v němž organizace Komunistické strany Číny působí ve společnostech, a jejich účel byly popsány v 785. a 786. bodě odůvodnění Bylo zjištěno, že dodavatelé lithia skupiny BYD, na které připadá více než 90 % hodnoty či objemu nákupu LFP, jsou součástí odvětvových sdružení, která jednají jako „veřejnoprávní subjekty" ve smyslu čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a jejichž účast ve sdružení uděluje stejnou veřejnou moc jeho členům.

(882) Komise posuzovala, zda dodavatelé LFP jsou pověřeni vládními pravomocemi a zda je vykonávají při výkonu vládních funkcí. Z důkazů vyplynulo, že dodavatelé LFP dodržují cíle politiky čínské vlády stanovené v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), a plní tak vládní funkce.

([395]) Vizhttp://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF p76
([396]) Viz https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF s. 115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF s. 88.

(883) Vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády (viz oddíl 3.2.3) musela Komise vycházet z informací dostupných na internetu. Komise našla důkazy o tom, že dodavatelé LFP plní vnitrostátní úkoly, například v okrese An-ťü (město Suej-ning, provincie S'-čchuan) a v provincii Jün-nan. Tyto dva projekty se týkají dceřiných společností společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials, hlavního výrobce LFP v Číně ([398]), jehož hlavními zákazníky jsou skupina BYD a společnost CATL ([399]). Skupina BYD a společnost CATL byly během období šetření navíc spolu se státní skupinou Hunan Yuneng New Energy Materials jedním z akcionářů ([400]).

(884) Prefektura Suej-ning je významná zejména pro své zásoby lithia. Jak již bylo uvedeno v 724. bodě odůvodnění, Komise nalezla důkazy o národních plánech obsahujících ustanovení o roční výrobě, ziskových cílech a cílech rozvoje, jako je do roku 2025 roční výroba více než 800 000 tun materiálů pro kladné elektrody a více než 500 000 tun prekurzorů kladných elektrod. V tomto rámci podepsaly v roce 2021 společnost Hunan Yuneng New Energy Materials, přední čínský výrobce LFP, a prefektura Suej-ning dohodu o výstavbě projektu s roční produkcí 110 000 tun materiálů pro kladné elektrody lithiových baterií ([401]). Jedná se o jednu z několika dohod podepsaných s dalšími společnostmi v oblasti baterií za účelem vybudování *„čínského hlavního města lithiového průmyslu“*, což je jeden z klíčových cílů plánu prefektury Suej-ning.

(885) V roce 2021 podepsala společnost Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials dohodu s městskou samosprávou An-ning o zřízení výrobní linky v průmyslovém parku An-ning ([402]). Yunnan Yuneng je další dceřinou společností Hunan Yuneng New Energy Materials uvedenou v 883. bodě odůvodnění. Tato dohoda je součástí širšího rámce dohod týkajících se výstavby nové oblasti Tien-čung; jak uvádějí internetové stránky vlády provincie Jün-nan, *„**Tříletý akční plán rozvoje průmyslu baterií pro nové zdroje energie v provincii Jün-nan (2022–2024)** („akční plán provincie Jün-nan“) [zvýraznění přidáno] jasně uvádí, že průmyslové základny pro výrobu baterií pro nové zdroje energie budou vybudovány v nové oblasti Tien-čung a na dalších místech. Pracovní výbor strany a řídící výbor nové oblasti okamžitě stanovily cíl „vybudovat v An-ningu průmyslový klastr baterií pro nové zdroje energie v hodnotě 100 miliard eur“ a rozvrhly celý dodavatelský řetězec. Zaměřuje se na výrobu základních materiálů, jako jsou kladné a záporné elektrody, membrány, měděné/hliníkové fólie, elektrolyty, pláště a další pomocné materiály pro baterie pro nové zdroje energie, zaměřuje se na přední výrobu a produkci bateriových článků a sad baterií, provádí přesnou podporu investic a snaží se vytvořit kompletní průmyslový řetězec a usiluje o vybudování významného národního průmyslového klastru baterií pro nové zdroje energie v oblasti An-ning do konce „14. pětiletého plánu“.* ([403])“ Na základě zjištěných skutečností je tedy výstavba výrobních linek v průmyslovém parku An-ning zaměřena také na dosažení cílů obsažených v akčním plánu provincie Jün-nan.

(886) Na základě výše uvedených skutečností Komise dále zkoumala, zda skutečnost, že dodavatelé LFP byli pověřeni vládními orgány a považováni za „veřejnoprávní subjekty“, měla dopad na ceny pro čínské domácí výrobce BEV.

(887) Vzhledem k tomu, že nespolupracoval žádný dodavatel lithia, ať již ve spojení či který není ve spojení, jak je vysvětleno v oddíle 3.3.1.2, musela Komise vycházet z dostupných údajů. V tomto ohledu se připomíná, že neměla Komise k dispozici zásadní informace týkající se struktury domácího trhu surovin ani mechanismu stanovování cen. Komise proto musela vycházet z dostupných údajů a měla za to, že informace poskytnuté vertikálně integrovaným výrobcem zařazeným do vzorku jsou pro situaci na čínském domácím trhu s LFP ilustrativní.

([398]) Viz China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms (Čína v roce 2023 posílí investice do LFP, hrozí ale strukturální přebytek), S&P Global, 9. května 2023, dostupné na https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Viz Příjmy dodavatele katod Yuneng v roce 2022 dosáhly téměř 42,8 miliardy RMB, z toho na CATL a BYD připadlo více než 80 %, Energy Trend, 24. dubna 2023, k dispozici na adrese https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

([400]) Viz http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 76

([401]) Viz https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster (Centrální nová oblast provincie Jün-nan urychluje vytvoření průmyslového klastru baterií pro novou energii), 8. července 2022, dostupné na https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) *Tamtéž.*

(888) Komise v 795. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že jak sdružení CBIA, tak sdružení CIAPS byla pověřena vládní pravomocí regulovat a řídit ekonomické chování svých členů ve prospěch odvětví BEV, zatímco činnosti dodavatelů LFP jsou rovněž regulovány stejnými podřízenými sdruženími (viz 873. bod odůvodnění).

(889) LFP je druh lithia získaný z uhličitanu lithného a dominantní postavení Číny v jeho rafinaci znamená, že dominantní postavení Číny na tomto trhu jí umožňuje určovat ceny na mezinárodní scéně. Jak již bylo popsáno v 869. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že Čína dováží marginální množství LFP, ([404]) což ukazuje, že čínští domácí dodavatelé spíše ceny určují, než sledují, a že mohou mít volnost v cenovém chování vzhledem k dominantnímu postavení, které Čína v oblasti rafinace LFP zaujímá.

(890) To potvrdila i skutečnost, že 100 % dodavatelů LFP skupiny BYD sídlí v ČLR.

(891) Pokud jde o samotné ceny, Komise zjistila, že průměrná měsíční nákupní cena LFP jediným integrovaným výrobcem BEV se během období šetření snížila o [40–60%], zatímco průměrná měsíční vývozní cena téhož výrobku pocházejícího z ČLR zůstala ve stejném období stabilní ([405]). Takové snížení cen bylo možné pozorovat u všech hlavních dodavatelů LFP pro skupinu BYD. Podle názoru Komise to potvrzuje, že čínská vláda prostřednictvím zavedeného mechanismu, zejména odvětvových sdružení a podpůrných opatření pro výrobce LFP, zajišťuje, aby byl LFP výrobcům BEV poskytován za nízké ceny a aby dodavatelé LFP přísně dodržovali zavedený cenový mechanismus. Výrobci LFP musí při poskytování LFP domácím výrobcům plnit veřejné funkce a nejednat jako racionální hospodářské subjekty.

(892) Pokud jde o hlavního dodavatele skupiny BYD, Komise zjistila, že jeho smlouva se skupinou BYD obsahuje ustanovení týkající se ceny, které zajišťuje, že bude mít prospěch z nejvýhodnější nabídky ([406]); tj. že nebude platit vyšší cenu než kterýkoli jiný zákazník společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Toto ustanovení je rovněž potvrzeno v prospektu veřejné nabídky akcií vydaném stejnou společností, kde se uvádí, že *„strana A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] slibuje, že straně B [skupině BYD] poskytne nejvýhodnější podmínky dodávek fosforečnanu železnato-lithného (včetně dodávek fosforečnanu železnato-lithného, množství, ceny dodávek) a nebudou vyšší než nejnižší cena podobných výrobků prodávaných stranou A jakýmkoli jiným zákazníkům*“ ([407]). Ve stejném dokumentu se rovněž potvrzuje, že skupina BYD je strategickým investorem společnosti Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Společnost CATL je navíc strategickým investorem a významným zákazníkem společnosti Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]) a Komise v 801. bodě odůvodnění uvedla, že její stanovy stanoví, že *„ceny transakcí se spřízněnými stranami stanoví stát“* ([409]). Vzhledem ke vztahu mezi oběma společnostmi a vzhledem k tomu, že neexistují žádné jiné důkazy svědčící o opaku, se Komise domnívala, že cena, kterou společnost CATL zaplatila za LFP, byla stanovena státem. To pokrývá významný podíl LFP nakoupeného na čínském trhu a určeného pro výrobce BEV, vzhledem k tomu, že společnost CATL je největším „nezávislým“ výrobcem baterií v Číně ([410])

(894) Vzhledem k tomu, že společnost Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd je povinna poskytovat skupině BYD nejvýhodnější podmínky dodávek LFP, pokud jde o ceny, jak je popsáno v 891. bodě odůvodnění, Komise vyvodila, že společnost CATL a skupina BYD, dva hlavní výrobci baterií na čínském trhu, nakupovali LFP za nejvýhodnější cenu, kterou stanovil stát díky cenovému mechanismu navrženému čínskou vládou ve prospěch odvětví BEV.

([404]) Na základě dovozních statistik GTA z Číny, kód HS 28429040, od října 2022 do září 2023.
([405]) Na základě vývozních statistik GTA z Číny, kód HS 28429040, od října 2022 do září 2023.
([406]) To znamená, že podmínky dodavatele pro skupinu BYD nesmí být méně výhodné než podmínky, které tento dodavatel poskytuje jiným zákazníkům. Například cena pro dodavatele skupiny BYD nesmí být vyšší než cena pro ostatní zákazníky za stejný výrobek.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.384
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.47
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf
([410]) Viz zpráva skupiny Rhodium, s. 41.

(895) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise zjistila, že dodavatelé LFP nemohou volně stanovovat ceny podle běžných tržních hledisek a maximalizovat své zisky. To dokládá nejen zásah čínské vlády na trhu popsaný v 750. bodě odůvodnění, ale také mechanismus stanovování cen ve prospěch hlavních hospodářských subjektů v odvětví baterií a BEV popsaný v 891. až 893. bodě odůvodnění. Výše uvedené potvrzuje, že dodavatelé LFP poskytují výrobcům BEV tento vstup za cenu nižší než přiměřenou, čímž poskytují výrobcům BEV výhodu.

c) *Závěr*

(896) Na základě výše analyzovaných informací dospěla Komise k závěru, že dodavatelé LFP vykonávají vládní funkce a jsou jim svěřeny vládní pravomoci. Vzhledem k plánům čínské vlády a platným přísným kontrolním a dohledovým mechanismům, kterými se sdružení řídí, jsou úkony těchto sdružení a jejich členů, stejně jako ostatních dodavatelů, ve skutečnosti úkony čínské vlády.

(897) Komise se rovněž domnívala, že společnostem dodávajícím fosforečnan lithný jsou rovněž svěřeny vládní pravomoci a vykonávají vládní funkce, neboť musí rovněž dodržovat politiky čínské vlády uvedené v oddíle 3.7.2, a nikoli jednat podle zásad volného trhu s cílem maximalizovat své zisky. Rozhodnutí a řízení jejich společností jsou zjevně ovlivněna politikou vlády, která se snaží dodávat LFP za nižší nebo stanovené ceny pro rozvoj odvětví BEV a také dodržovat pokyny týkající se výrobních cílů, což proto nelze považovat za projev soukromého chování ve svobodném tržním hospodářství. Zjištěné důkazy o tvorbě cen na domácím trhu a tvorbě cen na vývozním trhu ve srovnání s domácím trhem dále potvrzují, že výrobci LFP v Číně se řídí spíše politikou čínské vlády než zásadami volného trhu.

(898) Charakteristiky čínského domácího trhu a cenové mechanismy, které jsou uplatňovány a sledovány sdruženími výrobců baterií, jejich členy a dodavateli LFP, dále potvrzují závěr, že jim je svěřena vládní pravomoc a vykonávají vládní funkce.

(899) V důsledku toho se Komise domnívala, že čínská vláda vytvořila prostředí, v němž by se vertikálně integrovaným výrobcům BEV a výrobcům baterií, jako je společnost CATL, která působí jako veřejnoprávní subjekt provádějící vládní politiku, poskytovaly LFP za cenu nižší než přiměřenou. Na tomto základě Komise dospěla k závěru, že sdružení výrobců baterií včetně CBIA a CIAPS, členové těchto sdružení a všichni ostatní dodavatelé baterií a lithia jsou rovněž považováni za veřejnoprávní subjekty ve smyslu čl. 1 odst. 1.1 písm. a) bodu 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, neboť nemají jinou možnost než dodržovat zastřešující cíle politiky čínské vlády ve prospěch výrobců BEV.

b) Výrobci LFP jednající jako soukromé subjekty se svěřenými pravomocemi ze strany čínské vlády nebo řízené čínskou vládou

(900) Kromě zjištění, že výrobci LFP jsou „veřejnoprávním subjektem“ pro účely čl. 3 odst. 1 písm. a) základního nařízení, Komise rovněž zkoumala alternativu, zda čínská vláda poskytla finanční příspěvek tím, že pověřila výrobce LFP (jako soukromé subjekty) poskytováním baterií výrobcům BEV za cenu nižší než přiměřenou nebo že jim to nařídila, jak stanoví čl. 3 odst. 1 písm. a) bod iv) základního nařízení.

(901) Tato analýza se provádí na základě platné právní normy uvedené v 822. až 826. bodě odůvodnění. Komise nejprve analyzovala, zda je podpora čínského odvětví BEV ze strany čínské vlády v podobě poskytování LFP za cenu nižší než přiměřenou skutečně cílem různých dotčených vládních opatření, a nikoli pouze „vedlejším účinkem“ výkonu obecné regulační pravomoci. V rámci šetření se zejména zkoumalo, zda zjištěné nižší ceny LFP byly součástí vládních cílů, nebo zda nižší ceny byly spíše „neúmyslným“ vedlejším produktem obecné vládní regulace. Komise dospěla k závěru, že cílem různých zásahů čínské vlády bylo podpořit odvětví BEV a že levnější ceny LFP baterií byly zamýšleným cílem těchto opatření, která byla následně prosazována prostřednictvím odvětvových sdružení, jež mají povinnost tyto plány respektovat a prosazovat.

(902) V průběhu let přijala čínská vláda řadu opatření k dosažení svého politického cíle. V oddíle 3.2 jsou podrobně popsány příslušné souvislosti a kontext, jež vysvětlují význam, který čínská vláda přikládá rozvoji odvětví BEV a odvětví s ním propojených.

(903) Odvětví LFP je v Číně společně s odvětvím baterií silně podporováno. Existuje velké množství předpisů vydaných různými vládními orgány, které dohlížejí na jednotlivé aspekty odvětví baterií a také na jejich materiály v předcházejícím segmentu, jak je uvedeno v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i), a to zejména „*Zákon o nerostných surovinách*“ a „*Prováděcí pravidla k zákonu o nerostných surovinách*“ (723. bod odůvodnění) a 14. pětiletý plán rozvoje odvětví surovin (bod odůvodnění 714). Důkazy o zásahu čínské vlády do cen surovin pro vozidla využívající nové zdroje energie byly navíc nalezeny v tiskových prohlášeních MIIT v roce 2022 (750. bod odůvodnění), kdy se vláda zavázala stlačit ceny surovin používaných ve vozidlech využívajících nové zdroje energie (včetně lithia) zpět na rozumnou úroveň.

(904) Kromě toho Komise již stanovila, že čínská odvětvová sdružení (tj. CBIA a CIAPS) nejsou nezávislými odvětvovými sdruženími, a to s ohledem na úroveň kontroly, kterou nad nimi má čínská vláda (777. až 784. bod odůvodnění), a na funkce, které vykonávají, což dokazuje, že jim jsou svěřeny vládní pravomoci (791. až 798. bod odůvodnění). Členové sdružení CIAPS mají zejména pravomoc „*posilovat sebekázeň v odvětví*“ a „*regulovat sdružení, odvětví a chování členů*“, zatímco členové sdružení CBIA mají pravomoc „*koordinovat otázky podnikové výroby, prodeje a vývozu*“. Tato dvě sdružení tedy vykonávají vládní funkce v tom smyslu, že jejich úkolem je provádět politiku čínské vlády v oblasti dodávek LFP za nižší ceny ve prospěch domácího průmyslu BEV a dohlížet na to, aby všichni příslušní dodavatelé tuto politiku plně dodržovali.

(905) To potvrzuje, že dodavatelé LFP nejednají na čínském domácím trhu jako subjekty volného trhu a nepřijímají ekonomicky racionální rozhodnutí, což dokládá vývoj domácích a vývozních cen LFP (919. bod odůvodnění), kdy domácí a vývozní ceny sledují zcela odlišné trendy. Jejich iracionální chování skutečně ukazuje, že byla vedena politikou čínské vlády, aby dodávala LFP za nižší ceny domácímu průmyslu BEV. To dále potvrzují zjištění uvedená v 892. bodě odůvodnění výše, z nichž Komise vyvodila, že většina cen LFP na trhu, tj. LFP nakupovaného společností CATL a skupinou BYD od dodavatelů ve spojení, je přímo i nepřímo stanovena státem.

(906) Komise navíc ve vnitrostátních a místních politikách nalezla důkazy o tom, že dodavatelé LFP jsou způsobilí pro řadu podpůrných opatření, která jsou uvedena v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i). Je třeba připomenout, že při tomto šetření nespolupracoval žádný dodavatel z předcházejícího segmentu, a proto Komise nemohla zjistit, zda dodavatelé LFP byli příjemci podpůrných opatření uvedených v oddíle 3.7.2.1.1 bodě i). V této souvislosti Komise zjistila, že hlavní dodavatel LFP skupiny BYD, společnost Hunan Yuneng New Energy Materials, využívala kromě úlev na dani z příjmu, které může čerpat díky svému certifikátu high-tech podniku, také celou řadu přímých grantů ([411]).

(907) Na tomto základě a vzhledem k podpůrnému rámci vytvořenému čínskou vládou lze usuzovat, že by z těchto pobídek měli prospěch i další dodavatelé LFP, takže by čínská vláda mohla dále směřovat společnosti ke zvýšení a podpoře domácích dodávek LFP ve prospěch rozvoje odvětví BEV.

(908) Kromě toho, jak již bylo uvedeno v 873. bodě odůvodnění, dodavatelé LFP, kteří byli členy sdružení CBIA a/nebo CIAPS, představovali více než 90 % celkového množství LFP dodaného skupině BYD a více než 90 % celkové hodnoty během období šetření. Komise rovněž zjistila, že výše uvedená čínská odvětvová sdružení nejsou nezávislými sdruženími jednajícími podle zásad svobodného hospodářství, ale subjekty řízenými čínskou vládou a spravovanými touto vládou prostřednictvím Státní rady (viz oddíl 3.7.2.1.1 bod ii) písm. a)). Zejména bylo zjištěno, že obě sdružení plní úkoly svěřené vládou (781. a 783. bod odůvodnění) a jejich úlohou je pomáhat vládě při provádění vládních politik a při regulaci chování svých členů. Skutečnost, že sdružení a jejich členové mají pravomoc „*posilovat sebekázeň v odvětví*“ a „*regulovat sdružení, odvětví a chování členů*“ a v případě CBIA konkrétně také „*koordinovat otázky podnikové výroby, prodeje a vývozu*“ ukazuje, že sdružení jsou veřejnoprávními subjekty, které čínská vláda pověřila, aby řídily své členy a přizpůsobovaly jejich ekonomická rozhodnutí ve prospěch odvětví BEV.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 122, 128 a 150.

(909) Komise se domnívala, že vzhledem k dostupným důkazům hrála čínská vláda „aktivnější úlohu než pouhé pobízení", jak vyžaduje Odvolací orgán WTO ([412]). Opatření přijatá čínskou vládou omezují svobodu jednání výrobců LFP tím, že v praxi omezují jejich obchodní rozhodnutí, za jakou cenu budou svůj výrobek prodávat, jak vyplývá z plánů uvedených v oddíle 3.2, ve prospěch odvětví BEV. Úloha čínské vlády v oblasti těžby přesáhla rámec běžného zásahu jako regulátora trhu. Příslušná opatření, včetně vývozních omezení na LFP a podpůrných opatření pro dodavatele LFP, neupravovala pouze obecné aspekty trhu, ale ukládala dodavatelům LFP konkrétní chování. Všechna tato opatření byla přijata proto, aby dodavatelé LFP poskytovali LFP za nižší cenu ve prospěch odvětví BEV. Tento záměr byl jasně vyjádřen v mnoha politických prohlášeních a opatřeních, která jsou pojednána v oddílech 3.7.2.1.1 a 3.7.2.2.1.

(910) Tím, že čínská vláda uložila dodavatelům LFP povinnost dodržovat tato opatření, která byla následně prosazována prostřednictvím odvětvových sdružení, jež mají povinnost tyto plány respektovat a prosazovat, zbavila je možnosti svobodně volit své prodejní strategie podle tržních hledisek. Jinými slovy, tato opatření jasně vytvářejí „prokazatelnou souvislost" mezi aktem vlády a chováním společností vyrábějících baterie. Čínská vláda využívala společnosti vyrábějící baterie jako prostředníka pro podporu výrobců BEV.

(911) Nakonec Komise posoudila, zda se skutečné dodávání LFP nikterak neliší od toho, co by vláda udělala sama. Komise má za to, že tomu tak je. Namísto toho, aby čínská vláda poskytovala LFP přímo průmyslu BEV za účelem dosažení cílů veřejné politiky čínské vlády v oblasti podpory rozvoje tohoto odvětví, přiměje prostřednictvím souboru opatření soukromé subjekty, aby tak činily jejím jménem. Nakolik toto poskytování zboží ze strany vlády zahrnuje výdaje (např. poskytování subvencí na vstupy nebo vzdání se příjmů poskytováním zboží za cenu nižší než přiměřenou), je třeba toto jednání chápat jako funkce, které jsou obvykle svěřeny vládě.

(912) Na základě výše uvedených skutečností došla Komise k závěru, že soubor opatření přijatých čínskou vládou vede k finančnímu příspěvku ve formě poskytování LFP za cenu nižší než přiměřenou ze strany vlády pro čínské výrobce BEV ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu iv) základního nařízení.

3.7.2.1.1. *Výhoda, specifičnost a výpočet výše subvence*

a) Výhoda

(913) Jak je vysvětleno v oddíle 3.3.1.2, žádný dodavatel vyrábějící LFP nebo baterie, který není ve spojení, neposkytl Komisi informace prostřednictvím odpovědí na zvláštní dotazník určený pro dodavatele vstupů v Číně. Dodavatel LFP pro skupinu BYD ve spojení neposkytl odpověď na dotazník a Komise nemohla posoudit, zda cenu, za kterou skupina BYD nakupovala LFP, lze považovat za cenu za obvyklých tržních podmínek.

(914) Komise proto musela při stanovení výše výhody, která byla poskytnuta vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, kteří pořizovali LFP a baterie na domácím trhu, vycházet v souladu s článkem 28 základního nařízení z dostupných údajů.

(915) Komise v 895. až 898. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že dodavatelé LFP jsou považováni za veřejnoprávní subjekty a/nebo soukromé společnosti, kterým byly svěřeny pravomoci a které stát řídí.

(916) V souladu s čl. 3 odst. 2, článkem 5 a čl. 6 písm. d) základního nařízení posoudila Komise výši napadnutelných subvencí na základě výhody u příjemce, která byla zjištěna za období šetření.

(917) Komise proto nejprve posoudila, zda ceny v Číně mohou představovat vhodnou referenční hodnotu.

(918) Kvůli částečné nespolupráci ze strany čínské vlády neměla Komise k dispozici zásadní informace o situaci na čínském trhu dodavatelů surovin používaných při výrobě baterií a o možných úpravách, které je třeba provést. Komise zjistila, že podmínky převládající na trhu v ČLR byly narušeny vzhledem k platným vnitrostátním a odvětvovým politikám, které všechny hospodářské subjekty provádějí.

([412]) Zpráva odvolacího orgánu, DS 296, bod 115.

(919) Existuje několik příkladů zásadních vládních zásahů a podpory napříč celým dodavatelským řetězcem BEV, které zabránily tomu, aby cenu určovala běžná tržní dynamika. Ceny hlavního vstupu používaného při výrobě baterií, tj. LFP, proto nebyly považovány za tržní cenu, ale za cenu ovlivňovanou vládou za účelem dosažení jejích politických cílů.

(920) O tom svědčí i skutečnost, že domácí ceny, za které skupina BYD nakupovala LFP, byly výrazně nižší než čínská vývozní cena. Komise zjistila, že prudký sestupný trend (více než 30 %), který byl pozorován u domácích nákupních cen LPF v období šetření, byl zcela oddělen od vývoje vývozní ceny z ČLR do zbytku světa, která zůstala poměrně stabilní. Z údajů, které měla Komise k dispozici, tedy vyplývá, že nejen že čínská vláda prostřednictvím sdružení a svých členů jednajících jako veřejnoprávní subjekty zavedla mechanismus stanovování cen surovin používaných pro baterie, a zejména LFP, ale že se účinek tohoto mechanismu projevil na čínském domácím trhu během období šetření.

(921) Již z tohoto důvodu se Komise domnívala, že domácí ceny LFP v Číně jsou zkreslené a nelze je použít jako referenční hodnotu pro účely stanovení výhody.

(922) Komise proto musela hledat vhodné referenční hodnoty v zahraničí.

(923) V souladu s čl. 6 písm. d) druhým pododstavcem bodem ii) základního nařízení Komise analyzovala největší výrobce LFP jako nejbližší možné zástupce nezkreslené čínské domácí ceny.

(924) Vzhledem k dominantnímu postavení Číny na trhu s výrobou LFP a ke skutečnosti, že nebylo možné zjistit žádné jiné ceny mimo zemi, a vzhledem k nemožnosti provést srovnání mezi čínskými domácími cenami a cenami mimo zemi se Komise musela spolehnout na vývozní ceny z Číny do zbytku světa, dodávané na základě FOB. Tyto ceny byly proto považovány za vhodnou referenční hodnotu s ohledem na stávající dominantní podmínky pro tento specifický druh lithia a na neexistenci jiné přiměřené referenční hodnoty. Na tomto základě Komise zjistila, že domácí ceny LFP jsou nižší než vývozní ceny do zbytku světa.

b) Specifičnost

(925) Soubor opatření, která uplatňuje čínská vláda a která zajišťují dodávky LFP za cenu nižší než přiměřenou, včetně vývozních omezení a podpory výrobců LFP, aby splnili cíle a plány politiky čínské vlády, přináší prospěch pouze některým odvětvím, která LFP nakupují. Kromě toho je LFP specifickým typem rafinovaného lithia pro výrobu baterií používaných v BEV.

(926) Komise proto dospěla k závěru, že subvence v podobě poskytování LFP na výrobu baterií za cenu nižší než přiměřenou jsou specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení. Tyto subvence jsou omezeny na určitou skupinu podniků nebo průmyslových odvětví, zejména na ty, které používají jako vstupní materiál LFP. Žádná ze zúčastněných stran mimoto nepředložila důkazy, které by naznačovaly, že tato forma subvencí vychází z objektivních kritérií nebo podmínek ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení.

c) Výpočet výše subvence

(927) Komise porovnala cenu na domácím trhu, za kterou skupina BYD v období šetření nakupovala LFP, s průměrnou čínskou vývozní cenou v období šetření ([413]).

(928) Jelikož bylo zjištěno, že jeden z dodavatelů LFP byl v části období šetření rovněž společností ve spojení se skupinou BYD, a vzhledem k tomu, že tento dodavatel neodpověděl na dotazník, jak je uvedeno v oddíle 3.3.4, Komise neměla ve spisu důkaz, že ceny stanovené dodavatelem v předchozí fázi a skupinou BYD nebyly ovlivněny jejich vzájemným vztahem. Komise tedy neměla důkazy o tom, že by tyto ceny odpovídaly obvyklým tržním podmínkám, a proto tuto cenu nahradila průměrnou nákupní cenou LFP od dodavatelů, kteří nejsou ve spojení.

([413]) Na základě vývozních statistik GTA z Číny, kód HS 28429040, od října 2022 do září 2023.

(929) Výhoda pro skupinu BYD byla vypočtena porovnáním domácích cen s čínskou vývozní cenou LFP, a to s ohledem na dominantní postavení Číny při rafinaci tohoto druhu lithia. Jak je popsáno v 400. bodě odůvodnění, vzhledem k tomu, že Komise neměla ve spisu důkazy o tom, zda nákupy LFP od dodavatele ve spojení probíhaly za tržních podmínek, byla průměrná cena od dodavatele LFP ve spojení nahrazena průměrnou nákupní cenou od dodavatelů, kteří ve spojení nejsou. Nebyly provedeny žádné úpravy.

Dodávání lithia pro výrobu baterií za cenu nižší než přiměřenou

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	7,35 %

3.8. **Příjmy ušlé prostřednictvím programů osvobození od daní a jejich snížení**

1) *Snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi*

(930) Podle zákona Čínské lidové republiky o dani z příjmů podniků (dále jen „zákon o dani z příjmů podniků“) mají podniky zabývající se vyspělými a novými technologiemi, kterým stát potřebuje poskytovat klíčovou podporu, výhodu z nižší daně z příjmů podniků ve výši 15 %, místo standardní sazby daně ve výši 25 %.

a) Právní základ

(931) Právním základem tohoto programu je článek 28 zákona o dani z příjmů podniků a článek 93 prováděcích pravidel k zákonu ČLR o dani z příjmů podniků ([414]) spolu s:

— oběžníkem ministerstva pro vědu a technologie, ministerstva financí a státní daňové správy o revizi a vydávání správních opatření pro uznávání podniků zabývajících se vyspělými technologiemi (č. 32 z roku 2016),

— oběžníkem ministerstva pro vědu a technologie, ministerstva financí a státní daňové správy o revizi a vydávání správních opatření pro uznávání podniků zabývajících se vyspělými technologiemi (č. 195 z roku 2016),

— oznámením Státní daňové správy o uplatňování preferenčních politik v oblasti daně z příjmu pro podniky v oblasti vyspělých technologií (č. 24 z roku 2017),

— katalogem oblastí vyspělých technologií podporovaných státem z roku 2016 ([415]).

(932) V lednu 2021 navíc NDRC vydala verzi „*Katalogu podporovaných odvětví v západním regionu*“ za rok 2020 (nařízení č. 40 z roku 2021), která je účinná od 1. března 2021. Podporované podniky nacházející se ve dvanácti západních provinciích, autonomních oblastech a městech mohou využívat preferenční politiku výběru daně z příjmu podniků, a to se sníženou sazbou daně ve výši 15 %. Katalog vybízí provincie S'-čchuan, Jün-nan, Čching-chaj, Šen-si, Kan-su, Vnitřní Mongolsko a Kuang-si k rozvoji průmyslu lithia. V katalogu jsou zahrnuty také měď, hliník a grafit.

(933) Kapitola IV zákona o dani z příjmů podniků obsahuje ustanovení týkající se „preferenčního daňového zacházení“. Článek 25 zákona o dani z příjmů podniků, který představuje úvodní část kapitoly IV, stanoví, že „*stát nabídne preference v oblasti daně z příjmů podnikům působícím v odvětvích nebo projektech, jejichž rozvoj je výslovně podporován a podněcován státem*“. Článek 28 zákona o dani z příjmů stanoví, že „*sazba daně z příjmů podniků působících v oblasti vyspělých a nových technologií, které potřebují zvláštní podporu státu, se sníží na 15 %*“.

([414]) Nařízení o provádění zákona Čínské lidové republiky o dani z příjmů podniků (revidovaná v roce 2019) – vyhláška Státní rady Čínské lidové republiky č. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Článek 93 prováděcích pravidel k zákonu o dani z příjmů podniků upřesňuje, že:

„Důležitými podniky působícími v oblasti vyspělých a nových technologií, které mají být podporovány státem", jak je uvedeno v čl. 28 odst. 2 zákona o dani z příjmů podniků, se rozumí podniky, které vlastní důležitá práva duševního vlastnictví a splňují tyto podmínky:

1. *Jsou v souladu s oblastí působnosti klíčových státem podporovaných oblastí vyspělých a nových technologií.*
2. *Podíl výdajů na výzkum a vývoj v příjmech z prodeje nesmí být nižší než stanovený podíl.*
3. *Podíl příjmů z technologie/produktu/služby v oblasti vyspělých technologií v celkových příjmech podniku nesmí být nižší než stanovený podíl.*
4. *Podíl technického personálu na celkovém počtu zaměstnanců podniku nesmí být nižší než stanovený podíl.*
5. *Další podmínky stanovené v opatřeních pro správu identifikace podniku působícího v oblasti vyspělých technologií.*

Opatření pro správu identifikace podniku působícího v oblasti vyspělých technologií a klíčových státem podporovaných oblastí vyspělých a nových technologií budou formulována společně útvary pro technologie, finance a daně v rámci Státní rady a vstoupí v platnost po schválení Státní radou."

(935) Výše uvedená ustanovení jasně uvádějí, že snížená sazba daně z příjmů podniků je vyhrazena pro *„významné a nové podniky působící v oblasti vyspělých a nových technologií, které mají být podporovány státem"*, které vlastní důležitá práva duševního vlastnictví a splňují určité podmínky, jako je *„soulad s oblastí působnosti klíčových státem podporovaných oblastí vyspělých a nových technologií"*.

(936) Podle článku 11 správních opatření pro uznávání podniků zabývajících se vyspělými technologiemi musí podnik, který má být uznán za podnik zabývající se vyspělými technologiemi, současně splňovat určité podmínky, mimo jiné: *„[podnik] získal vlastnictví práv duševního vlastnictví, což hraje ústřední roli v technické podpoře jeho hlavních výrobků (služeb) během nezávislého výzkumu, převodů, grantů, fúzí a akvizic atd."* a *„technologie, která hraje ústřední roli v technické podpoře jeho hlavních výrobků (služeb), je v rozmezí předem stanovených oblastí vyspělých technologií podporovaných státem"*.

(937) Prioritní oblasti vyspělých technologií podporované státem jsou uvedeny v Katalogu oblastí vyspělých technologií podporovaných státem z roku 2016. Tento katalog jasně v části „I. Elektronické informace" v bodě 4 uvádí „komunikační technologie", *„optické přenosové soustavy"* a *„technologie optických přenosových soustav"*, které zahrnují kabely z optických vláken, jakožto oblasti vyspělých technologií podporované státem.

(938) Společnosti, které toto opatření využívají, musí předkládat přiznání k dani z příjmu a příslušné přílohy. Skutečná výše výhody je zahrnuta v daňovém přiznání.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(939) Komise zjistila, že společnosti ve skupinách vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byly v období šetření považovány za technologicky vyspělé společnosti, a proto měly sníženou sazbu daně z příjmů ve výši 15 %.

c) Výhoda

(940) Komise dospěla k závěru, že v případě tohoto odpočtu daně se jedná o subvenci ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě příjmů prominutých čínskou vládou, čímž dotčené společnosti získávají výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

d) Specifičnost

(941) Tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož samotné právní předpisy omezují použití tohoto režimu pouze na podniky, které působí v určitých prioritních oblastech špičkových technologií určených státem. Odvětví BEV tak má vysokou technologickou prioritu.

(942) Kromě snížení daně z příjmů podniků na základě statusu podniku s vyspělými technologiemi je snížení daně z příjmů podniků na 15 % k dispozici výrobcům vozidel využívajících nové zdroje energie (včetně BEV) také na základě kritérií souvisejících s jejich fyzickým umístěním. Zejména pokud se podnik nachází v západním regionu, může být daň z příjmů podniků placena ve snížené sazbě 15 %.

(943) Právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, tedy výslovně omezují přístup k subvenci na určitá odvětví a zeměpisné oblasti.

e) Výpočet výše subvence

(944) Výše napadnutelné subvence byla vypočtena na základě výhody, kterou příjemci získali během období šetření. Tato výhoda byla vypočtena jako rozdíl mezi celkovou výší splatné daně podle běžné daňové sazby a celkovou výší splatné daně podle nižší sazby.

(945) Míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro skupinu BYD 0,36 %.

2) *Preferenční daňové odpočty u výdajů na výzkum a vývoj*

(946) Odpočet daně u výdajů na výzkumné a vývojové činnosti poskytuje podnikům nárok na preferenční daňové zacházení v souvislosti s jejich výzkumnými a vývojovými činnostmi v určitých prioritních oblastech vyspělých technologií určených státem, pokud jsou splněny určité prahové hodnoty pro výdaje na výzkum a vývoj.

(947) Konkrétněji, od výdajů na výzkum a vývoj, které podnik vynaloží, když provádí jakoukoli činnost v oblasti výzkumu a vývoje, se od 1. ledna 2023 odečte před zaplacením daně navíc 100 % částky skutečně vynaložených výdajů na výzkum a vývoj, a to vedle odpočtu skutečných výdajů, jak je předepsáno, a to za předpokladu, že tyto výdaje nejsou přeměněny na nehmotná aktiva a zahrnuty do běžných zisků a ztrát.

(948) Pokud byly uvedené výdaje převedeny na nehmotná aktiva, lze tyto výdaje amortizovat sazbou 200 % nákladů nehmotného aktiva před zaplacením daně, a to od 1. ledna 2023.

a) Právní základ

(949) Právním základem tohoto programu je čl. 30 odst. 1 zákona o dani z příjmů podniků spolu s článkem 95 prováděcích pravidel k zákonu ČLR o dani z příjmů podniků, jakož i tyto dokumenty:

— Oznámení Státní daňové správy o otázkách týkajících se míry přiřazování váženého odpočtu výdajů na výzkum a vývoj před zdaněním (oznámení č. 40 z roku 2017),

— Oznámení Ministerstva financí a Státní daňové správy o dalším zdokonalení politiky týkající se váženého odpočtu výdajů na výzkum a vývoj před zdaněním (oznámení č. 7 z roku 2023).

b) Zjištění vyplývající z šetření

(950) Komise zjistila, že společnosti v rámci skupin zařazených do vzorku požívaly dodatečného odpočtu u výdajů na výzkum a vývoj vzniklých v souvislosti s výzkumem a vývojem nových technologií, nových výrobků a nových technik.

c) Výhoda

(951) Komise dospěla k závěru, že v případě tohoto odpočtu daně se jedná o subvenci ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě příjmů prominutých čínskou vládou, čímž dotčené společnosti získávají výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

d) Specifičnost

(952) Tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož samotné právní předpisy omezují použití tohoto opatření pouze na podniky, kterým vznikly výdaje na výzkum a vývoj v určitých prioritních oblastech vyspělých technologií určených státem, jako je odvětví BEV. Právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, tedy výslovně omezují přístup k subvenci na určité podniky a odvětví.

e) Výpočet výše subvence

(953) Výše napadnutelné subvence byla vypočtena na základě výhody, kterou příjemci získali během období šetření. Tato výhoda byla vypočtena jako rozdíl mezi celkovou výší splatné daně podle běžné daňové sazby a celkovou výší splatné daně po dodatečném 100% odpočtu skutečných výdajů na výzkum a vývoj.

(954) Sazba subvence zjištěná pro tento specifický režim činila 0,57 % u skupiny BYD, 0,03 % u skupiny Geely a 1,53 % u skupiny SAIC.

3) *Osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky*

(955) Zákon o dani z příjmu podniků poskytuje preference v oblasti daně z příjmů podnikům působícím v odvětvích nebo projektech, jejichž rozvoj je výslovně podporován a podněcován státem, a zejména osvobození od daně z příjmu z kapitálových investic, jako jsou dividendy a prémie, mezi způsobilými rezidentními podniky.

a) Právní základ

(956) Právním základem tohoto programu je čl. 26 odst. 2 zákona o dani z příjmů podniků společně s prováděcími pravidly k zákonu ČLR o dani z příjmů podniků.

(957) Článek 25 zákona o dani z příjmů podniků, který představuje úvodní část kapitoly IV „Preferenční daňové politiky", stanoví, že *„stát nabídne preference v oblasti daně z příjmů podnikům působícím v odvětvích nebo projektech, jejichž rozvoj je výslovně podporován a podněcován státem"*. Kromě toho čl. 26 odst. 2 upřesňuje, že se osvobození od daně vztahuje na příjmy z kapitálových investic mezi *„způsobilými rezidentními podniky"*, což zřejmě omezuje rozsah jeho působnosti pouze na některé rezidentní podniky.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(958) Komise zjistila, že některým společnostem ve skupinách zařazených do vzorku bylo poskytnuto osvobození od daně z příjmu z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky.

c) Výhoda

(959) Komise je toho názoru, že tento režim je subvencí ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě ušlých příjmů čínské vlády, čímž získávají dotčené společnosti výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

d) Specifičnost

(960) Tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož samotné právní předpisy omezují použití tohoto osvobození pouze na způsobilé rezidentní podniky, které jsou významně podporovány státem a jejichž rozvoj stát podněcuje. Právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, tedy výslovně omezují přístup k subvenci na určité podniky a odvětví.

e) Výpočet výše subvence

(961) Komise vypočítala výši subvence použitím běžné daňové sazby na příjmy z dividend, které byly odečteny od zdanitelných příjmů.

(962) Sazba subvence zjištěná pro tento specifický režim činila 0,17 % u skupiny Geely a 1,09 % u skupiny SAIC.

4) *Zrychlené odpisy zařízení používaného podniky v oblasti vyspělých technologií*

(963) Podle článku 32 zákona o dani z příjmů podniků platí, že *„pokud jsou zrychlené odpisy dlouhodobých aktiv podniku skutečně nezbytné z důvodu technologického pokroku nebo z jiných důvodů, může být počet let pro odpisy snížen nebo může být přijata metoda zrychlených odpisů“*.

a) Právní základ

(964) Právním základem tohoto programu je článek 32 zákona o dani z příjmů podniků spolu s článkem 98 prováděcích pravidel k zákonu ČLR o dani z příjmů podniků, jakož i tyto dokumenty:

— Oznámení ministerstva financí a státní daňové správy o dalším zlepšení politik v oblasti daní z příjmů podniků, které se vztahují na zrychlené odpisy dlouhodobých aktiv (oznámení č. 106 z roku 2015),

— Oznámení o otázkách týkajících se dalšího zlepšení politik v oblasti daně z příjmů podniků v souvislosti se zrychlenými odpisy dlouhodobých aktiv (Oznámení Státní daňové správy č. 68 z roku 2015),

— Oznámení Ministerstva financí a Státní daňové správy o příslušných politikách odpočtů zařízení a přístrojů v oblasti daně z příjmů podniků (oznámení č. 54 z roku 2018),

— Oznámení Státní daňové správy o provádění příslušných politik v oblasti daně z příjmů podniků pro odpočet zařízení a nástrojů (Oznámení Státní daňové správy č. 46 z roku 2018),

— Oznámení Ministerstva financí a Státní daňové správy o rozšíření oblasti působnosti preferenčních politik, které se vztahují na zrychlené odpisy dlouhodobých aktiv (Oznámení č. 66 z roku 2019),

— Oznámení Ministerstva financí a Státní daňové správy o prodloužení doby provádění některých preferenčních daňových politik (Oznámení č. 6 Ministerstva financí a Státní daňové správy v roce 2021),

— Oznámení Ministerstva financí a Státní daňové správy o příslušných politikách odpočtů zařízení a přístrojů v oblasti daně z příjmů podniků (Oznámení č. 37 Ministerstva financí a Státní daňové správy v roce 2023).

(965) Podle oznámení o politikách odpočtů zařízení a aplikací pro účely daně z příjmů podniků (Cai Shui [2018] č. 54) platí, že *„pokud jednotková hodnota zařízení nebo aplikace, které podnik koupil během období od 1. ledna 2018 do 31. prosince 2020, nepřesahuje pět milionů RMB, může podnik zahrnout tuto hodnotu do nákladů a výdajů běžného období na základě paušálních částek pro odpočet při výpočtu svých zdanitelných příjmů a již není nadále povinen provádět výpočet odpisů na ročním základě“*. Tento právní předpis není specifický pro určité odvětví.

(966) Pokud jde o aktiva s jednotkovou hodnotou vyšší než 5 milionů RMB, oznámení o zlepšování politik v oblasti daní z příjmů podniků, které se vztahují na zrychlené odpisy dlouhodobých aktiv (Cai Shui [2014] č. 75), a oznámení o dalším zlepšování politik v oblasti daní z příjmů podniků, které se vztahují na zrychlené odpisy dlouhodobých aktiv (Cai Shui [2015] č. 106), se použijí i nadále. Podle těchto oznámení jsou dlouhodobá aktiva zakoupená společnostmi v 10 klíčových odvětvích způsobilá pro metodu zrychlených odpisů.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(967) Komise zjistila, že během období šetření skupiny zařazené do vzorku neuplatňovaly zrychlené odpisy u aktiv s jednotkovou hodnotou, která přesahuje 5 milionů RMB. Vzhledem k tomu, že uvedená aktiva nespadají pod oznámení Cai Shui [2014] č. 75 a oznámení Cai Shui [2015] č. 106, Komise zjistila, že vyvážející výrobci nezískali výhodu z napadnutelných subvencí.

5) *Odpočet příjmů z převodu technologií*

(968) Daňová kompenzace pro převod technologií opravňuje společnosti k preferenčnímu daňovému zacházení díky jejich vývozním aktivitám. V rámci tohoto režimu je 50 % příjmů z prodeje technologie do zahraničí odečitatelných od základu daně z příjmů podniků, a to až do výše rentability.

a) Právní základ

(969) Právním základem tohoto programu je článek 27 zákona o dani z příjmů podniků, jakož i:

— Oznámení Státní daňové správy o otázkách týkajících se osvobození a snížení daně z příjmů podniků souvisejících s převodem technologií (oznámení č. 212 z roku 2009).

b) Zjištění vyplývající z šetření

(970) Komise zjistila, že jedna ze skupin zařazených do vzorku měla výhodu z odpočtu daně z příjmu za „*technologii převedenou do zahraničí*“.

c) Výhoda

(971) Komise je toho názoru, že tento režim je subvencí ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě ušlých příjmů čínské vlády, čímž získávají dotčené společnosti výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

d) Specifičnost

(972) Subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) a čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení, jelikož právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, výslovně omezují přístup k subvenci na podniky zapojené do převodu technologií a za podmínky vývozní výkonnosti.

e) Výpočet výše subvence

(973) Komise vypočítala výši subvence použitím běžné daňové sazby na příjmy z přenosu technologie, které byly odečteny od zdanitelných příjmů.

(974) Míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro skupinu Geely 0,05 %.

6) *Osvobození od spotřební daně u baterií*

(975) Osvobození od spotřební daně z baterií opravňuje výrobce BEV, kteří nakoupili určité baterie, k osvobození od běžně platné 4% spotřební daně. Tento režim se omezuje na některé výrobky, včetně lithiových baterií.

a) Právní základ

(976) Právní základ programu je uveden v následujících dokumentech:

— Oběžník Ministerstva financí a Státní daňové správy o uvalení spotřební daně na baterie a nátěrové hmoty (č. 16 z roku 2015) (dále jen „oběžník o bateriích“),

— Oznámení Státní daňové správy o otázkách týkajících se správy uvalení spotřební daně na baterie a nátěrové hmoty (oznámení č. 5 z roku 2015),

— Oznámení Státní daňové správy o vyjasnění záležitostí týkajících se uložení spotřební daně na baterie a nátěrové hmoty (oznámení č. 95 z roku 2015).

(977) Podle oběžníku o bateriích se na baterie vztahuje spotřební daň v platné sazbě ve výši 4 %. Některé typy baterií, jako jsou lithiové primární baterie a lithium-iontové baterie, však byly od této spotřební daně osvobozeny.

(978) Tento oběžník byl původně vydán na podporu úspory energie a ochrany životního prostředí.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(979) Komise zjistila, že přinejmenším jedna skupina zařazená do vzorku byla při nákupu baterií osvobozena od spotřební daně ve výši 4 %.

c) Výhoda

(980) Komise je toho názoru, že tento režim je subvencí ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) a čl. 3 odst. 2 základního nařízení, neboť existuje finanční příspěvek v podobě ušlých příjmů čínské vlády, čímž získávají dotčené společnosti výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

d) Specifičnost

(981) Tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož samotné právní předpisy omezují použití tohoto opatření pouze na určité baterie, jako jsou lithiové primární baterie a lithium-iontové baterie. Šetření rovněž ukázalo, že tyto baterie se používají především v odvětví BEV. Právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, tedy výslovně omezují přístup k subvenci na určité podniky a odvětví.

e) Výpočet výše subvence

(982) Výše napadnutelné subvence byla vypočtena na základě výhody, kterou příjemci získali během období šetření. Tato výhoda byla vypočtena na základě hodnoty baterií zakoupených během období šetření, na které byla uplatněna běžně platná 4% spotřební daň.

(983) Vzhledem k metodice použité pro výpočet výše subvence vztahující se k poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou, jak je popsáno v oddíle 3.7.2, nebyla pro neintegrované výrobce BEV vypočtena žádná výše subvence.

(984) Míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro skupinu BYD 1,37 %.

d) *Subvence, pokud jde o nespolupracující společnosti (skupina SAIC)*

(985) Jak je popsáno v oddíle 3.3.2.2 a v 336. bodě odůvodnění, některé společnosti ve spojení v rámci skupiny SAIC neposkytly odpovědi na dotazník, ačkoli rozsah jejich činností by za normálních okolností vyžadoval, aby odpovědi na dotazník předložily na základě pokynů obsažených v dotazníku a následné poznámce ke spisu, která objasňuje činnosti vyžadující předložení odpovědi na dotazník ([416]).

(986) Vzhledem k tomu, že některé společnosti ve spojení, které se zabývají výzkumem a vývojem a dodávkami některých dílů a součástí uvedených ve zprávě o dostatečnosti důkazů, neodpověděly, musela Komise vycházet ze skutečností, které byly pro tyto společnosti k dispozici. Při určování úrovně subvencování vycházela Komise zejména ze svého posouzení subvencování u podobných společností v ostatních ne vertikálně integrovaných vyvážejících výrobcích zařazených do vzorku.

(987) Pokud jde o společnosti zabývající se výzkumem a vývojem, skupina SAIC poskytla odpověď na dotazník pro jednu společnost ve spojení, která se těmito činnostmi zabývá. Komise identifikovala další společnost ve spojení, která se podílela na stejných činnostech. Skupina SAIC však odmítla poskytnout odpověď na dotazník týkající se této společnosti. Komise musela tudíž vycházet z údajů, které jí byly dostupné.

([416]) Poznámka ke spisu: Společnosti ve spojení musí předložit odpověď na dotazník. (t23.005730)

(988) Vzhledem k tomu, že Komise mohla pouze částečně ověřit informace poskytnuté společností působící v oblasti výzkumu a vývoje ve spojení, měla za to, že zjištění týkající se této společnosti nejsou reprezentativní. Komise se proto rozhodla vycházet z výše subvence stanovené pro ověřené společnosti zabývající se výzkumem a vývojem v rámci skupiny Geely. V případě skupiny Geely poskytly všechny společnosti, které provádějí činnosti související s výzkumem a vývojem týkající se výrobku, který je předmětem šetření, odpovědi na dotazník, které bylo možné následně ověřit. Komise se proto rozhodla založit svá zjištění pro skupinu SAIC na výši subvence stanovené pro ověřené společnosti zabývající se výzkumem a vývojem v rámci skupiny Geely. Výše subvencí se týkaly těchto programů: preferenční financování, jak je popsáno v oddíle 3.5, dotační programy, jak jsou popsány v oddíle 3.6, poskytování práv na užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, jak je popsáno v oddíle 3.7.1, a ušlé příjmy prostřednictvím programu osvobození od daní a snížení daní, jak je popsáno v oddíle 3.8. Tyto částky byly přičteny k celkovému výsledku subvencí pro skupinu SAIC.

(989) Některé společnosti ve spojení v rámci skupiny SAIC, které se podílejí na dodávkách vstupů (kromě baterií a jejich součástí), odpovědi na dotazník neposkytly. Komise nejprve zvážila výši subvencí zjištěnou u dodavatelů baterií a jejich součástí. Avšak vzhledem k podílu, který tyto výrobky představují na celkových výrobních nákladech ve srovnání s podílem dílů dodávaných společnostmi ve spojení, které neposkytly odpovědi na dotazník, se Komise domnívala, že tyto společnosti nejsou reprezentativní. Komise se poté zaměřila na ověřené informace o společnostech dodávajících vstupy, s výjimkou baterií a jejich součástí, a usoudila, že výše subvencování stanovená pro jediného dodavatele ve spojení ([417]), která byla ověřena v této fázi řízení, představuje přiměřený základ pro její zjištění vzhledem k jeho činnostem (dodávky vstupů) a podílu, který tyto výrobky představují na celkových výrobních nákladech. Výše subvencí se týkaly těchto programů: zvýhodněné financování, jak je popsáno v oddíle 3.5, dotační programy, jak jsou popsány v oddíle 3.6, poskytování práv na užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, jak je popsáno v oddíle 3.7.1. Tyto částky byly přičteny k celkovému výsledku subvencí pro skupinu SAIC.

3.9. **Jiné režimy**

(990) Ve zprávě o dostatečnosti důkazů byly uvedeny i další režimy, u nichž existovaly dostatečné důkazy prokazující existenci napadnutelných subvencí pro výrobce BEV. Komise v průběhu šetření rovněž získala informace o dalších programech, z nichž měli prospěch vyvážející výrobci zařazení do vzorku a které mohou být rovněž napadnutelné. Aniž je dotčena jejich napadnutelnost, Komise se předběžně rozhodla, že v této fázi nebude vydávat zjištění o těchto programech. Seznam těchto programů zahrnuje mimo jiné:

— dodávky elektřiny za cenu nižší než přiměřenou,

— poskytování dalších surovin pro výrobu baterií za cenu nižší než přiměřenou,

— preferenční pojištění: pojištění vývozních úvěrů,

— granty v rámci opatření pro souběžnou správu úvěrů na průměrnou podnikovou spotřebu paliva a vozidla využívající nové zdroje energie pro podniky vyrábějící osobní vozidla (dále jen „*opatření pro souběžné úvěry*“),

— osvobození od spotřební daně, osvobození od poplatků za registrační značky a další peněžní subvence pro výrobce BEV,

— osvobození od DPH a snížení dovozních cel při využívání dovezeného zařízení a technologií a slevy na DPH pro zařízení vyráběná v tuzemsku,

— slevy na vývozní dani.

(991) Komise si vyhrazuje právo dále šetřit napadnutelnost těchto režimů a vydávat zjištění, dokud nebudou zveřejněna konečná zjištění tohoto šetření, nebo následně v rámci přezkumu podle článku 19 základního nařízení.

([417]) Tento dodavatel nepůsobí v oblasti dodávek baterií, takže nedochází k překrývání poskytování baterií za cenu nižší než přiměřenou popsanou v oddíle 3.7.2.

3.10. **Závěr ohledně subvencování**

(992) Na základě dostupných informací vypočítala Komise výši napadnutelných subvencí pro vyvážející výrobce zařazené do vzorku v souladu s ustanoveními základního nařízení tak, že zkoumala každou subvenci nebo program subvencí a sečtením těchto výsledků vypočítala celkovou výši subvencování pro každého vyvážejícího výrobce za období šetření. Pro výpočet celkového subvencování uvedeného níže Komise nejprve vypočetla procento subvencování, což je procentní podíl výše subvence na celkovém obratu společnosti. Tento procentní podíl byl poté použit k výpočtu subvence, jež připadá na vývoz dotčeného výrobku do Unie v období šetření. Poté byla vypočítána výše subvence na kus dotčeného výrobku vyvezeného do Unie během období šetření a níže uvedené sazby byly vypočítány jako procento hodnoty nákladů, pojištění a přepravného („CIF“) téhož vývozu za kus.

(993) V souladu s čl. 15 odst. 3 základního nařízení byla celková výše subvence pro spolupracující vyvážející výrobce nezařazené do vzorku vypočtena na základě celkového váženého průměru napadnutelných subvencí zjištěných pro spolupracující vyvážející výrobce zařazené do vzorku, s výjimkou zanedbatelných výší a rovněž výše subvencí zjištěné za okolností, na něž se vztahují ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení. Komise však při určování uvedených částek neopominula zohlednit závěry částečně založené na dostupných údajích. Komise se totiž domnívá, že dostupné údaje, které byly v uvedených případech použity, neovlivnily podstatným způsobem informace nezbytné k rozumnému určení výše subvencování, takže vývozci, kteří nebyli požádáni o spolupráci při šetření, nebudou použitím tohoto přístupu poškozeni ([418]).

(994) Vzhledem k vysoké míře spolupráce čínských vyvážejících výrobců a reprezentativnosti vzorku, i pokud jde o způsobilost pro získání subvence, považovala Komise za vhodné stanovit výši pro „všechny ostatní společnosti“ na úrovni nejvyšší výše stanovené pro společnosti zařazené do vzorku. Výše pro „všechny ostatní společnosti“ byla použita na společnosti, které při šetření nespolupracovaly.

Společnost	Výše napadnutelných subvencí
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]) Viz rovněž obdobně WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (článek 21.5 DSU), zpráva Odvolacího orgánu ze dne 14. května 2009, bod 453.

Společnost	Výše napadnutelných subvencí
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Ostatní spolupracující společnosti	20,8 %
Všechny ostatní společnosti	37,6 %

4. ÚJMA

4.1. Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

(995) Obdobný výrobek vyrábělo během období šetření přibližně deset skupin výrobců v Unii, z nichž někteří vyráběli obdobný výrobek v několika právních subjektech. Většina těchto společností jsou výrobci původního zařízení vozidel se spalovacím motorem, kteří přecházejí na výrobu BEV poté, co vstoupilo v platnost nařízení (EU) 2019/631 ([419]), kterým se stanoví výkonnostní norma pro emise CO2 pro nové osobní automobily a dodávky. Ostatní společnosti jsou čistě výrobci BEV. Tito výrobci představují společně „výrobní odvětví Unie" ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení.

(996) Přechod trhu Unie od vozidel se spalovacím motorem na BEV představuje v tomto případě významný faktor, který ovlivňuje řadu ukazatelů týkajících se stavu odvětví. Přechod od vozidel se spalovacím motorem k vozidlům BEV znamená vysoké počáteční i průběžné investice a náklady na novém rozvíjejícím se trhu s rychle rostoucí spotřebou. Výrobní odvětví Unie začalo investovat do elektrifikace před rokem 2020 ([420]). Jak je uvedeno v tabulce 10, výrobci v Unii zařazení do vzorku investovali v posuzovaném období 2 miliardy EUR ročně, zatímco celkové investice na přechod na elektrifikaci se odhadují na 170 miliard EUR, jak je uvedeno v 1092. bodě odůvodnění. Zkoumání všech hospodářských faktorů, které mají vliv na stav výrobního odvětví Unie, by mělo být prováděno s náležitým ohledem na povahu výrobního odvětví Unie v tomto přechodném období. Výsledné trendy tak mohou být ovlivněny a mohou se řídit jiným vzorcem než v situacích jiných vyspělejších odvětvích.

(997) Celková výroba v Unii během období šetření byla stanovena přibližně na 1,6 milionu kusů. Komise tento údaj stanovila na základě údajů Prodcom ([421]) a porovnala jej se všemi ostatními dostupnými zdroji informací o výrobním odvětví Unie. Patřily sem odpovědi společností zařazených do vzorku a veřejně dostupné údaje na internetových stránkách skupin výrobců.

(998) Někteří výrobci v Unii vyráběli v dotčené zemi během posuzovaného období výrobek, který je předmětem šetření, rovněž ve společných podnicích s čínskými společnostmi. Tyto výrobní skupiny (BMW, Renault a Mercedes-Benz) v tomto období dovážely dotčený výrobek z Číny. Každá tato skupina výrobců v Unii ve skutečnosti během období šetření dovážela z Číny především jeden model BEV, a doplňovala tak své portfolio BEV, která vyráběla v Unii a prodávala na trhu Unie. Tito výrobci dováželi v období šetření přibližně [4,7 – 5,7] % spotřeby Unie, jak je vysvětleno v tabulce 12. Také společnost Tesla dovezla značné množství BEV z Číny. Společnost Volvo, kterou vlastní čínská společnost Geely, během období šetření z Číny BEV se značkou Volvo nedovážela. Její akcionář, společnost Geely, však vyváží BEV z Číny do Unie pod jinými značkami.

([419]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) Údaje o výrobě za rok 2023 budou veřejně dostupné dne 1. července 2024.

(999) Při vymezení výrobního odvětví Unie a výroby v Unii se Komise nezaměřila na značky nebo skupiny výrobců původního zařízení, ale na původ výroby BEV. Komise proto do své analýzy újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie zahrnula veškerou výrobu BEV v Unii (tj. BEV, která byla uvedena na trh nebo vyrobena v Unii).

4.2. Určení příslušného trhu Unie

(1000) Vzhledem k tomu, že pro BEV neexistoval žádný významný závislý trh, na základě údajů o volném trhu přezkoumala Komise všechny hospodářské ukazatele týkající se výrobního odvětví Unie.

4.3. Spotřeba v Unii

(1001) Komise stanovila spotřebu v Unii na základě zřejmé i skutečné spotřeby.

(1002) Zřejmá spotřeba zohledňovala celkový prodej výrobního odvětví Unie na trhu Unie, jak jej vykázala Evropská agentura pro životní prostředí ([422]) (dále jen „EEA“) pro roky 2020, 2021 a 2022 a jak jej vykázala společnost S&P Global Mobility ([423]) pro období šetření, jelikož tyto informace EEA v době zveřejnění tohoto nařízení ještě nezveřejnila, a rovněž dovoz podle celních údajů členských států. Celní údaje byly shromážděny z osmi členských států s velkým objemem dovozu a z největších regionálních námořních přístavů: Belgie, Francie, Německo, Itálie, Nizozemsko, Slovinsko, Španělsko a Švédsko. Podrobné zkoumání těchto údajů umožnilo rozlišovat mezi dovozem BEV (jak je objasněno ve 184. bodě odůvodnění) a dovozem jiného zboží, jako jsou čtyřkolky, elektrické skútry atd. Ostatní členské státy vykázaly pouze velmi malé objemy dovozu a jeho velmi nízká průměrná cena naznačuje, že se většinou jednalo o jiné výrobky mimo definici výrobku. Údaje z těchto osmi členských států byly proto na konzervativním základě přijaty jako přesný ukazatel dovozu BEV.

(1003) Je třeba poznamenat, že jak je vysvětleno v 1084. bodě odůvodnění, výrobní odvětví Unie pracuje hlavně na základě objednávek, a proto se jeho objem prodeje téměř shoduje s počtem registrací BEV vyrobených v Unii.

(1004) Skutečná spotřeba zohledňovala všechna registrovaná BEV na trhu Unie podle údajů sdružení ACEA.

(1005) Je třeba poznamenat, že EEA i ACEA uvádějí celkový počet registrací všech BEV v Unii. Při porovnání údajů je mezi oběma zdroji velmi malý rozdíl, který se v posuzovaném období pohybuje mezi – 0,34 % a 1,15 %.

(1006) Spotřeba v Unii se vyvíjela takto:

Tabulka 1

spotřeba v Unii (v kusech)

	2020	2021	2022	Období šetření
Zřejmá spotřeba v Unii	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	*100*	*163*	*209*	*300*
Skutečná spotřeba v Unii (registrace BEV) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html

	2020	2021	2022	Období šetření
Index	*100*	*163*	*209*	*282*
Registrovaná BEV jako % všech registrací osobních vozidel ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Index	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Je třeba poznamenat, že údaje uváděné sdružením ACEA se v jednotlivých zdrojích mírně liší.

([2]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdfhttps://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdfhttps://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Zdroj: S&P Global Mobility, EEA, ACEA a celní údaje členských států

(1007) Zřejmá spotřeba na trhu Unie se v posuzovaném období zvýšila o 200 % a skutečná spotřeba o 182 %. Tento nárůst odráží postupný přechod unijního trhu s osobními automobily od vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1008) Rozdíl mezi údaji o skutečné a zřejmé spotřebě představuje objem zásob na trhu Unie. Tyto zásoby nebyly u výrobců v Unii zjištěny ve významném množství, protože výrobci v Unii vyrábějí převážně na základě objednávek, jak je vysvětleno v 1084. bodě odůvodnění, a byly proto připisovány hlavně zásobám dovezených vozidel.

(1009) Nárůst počtu registrovaných BEV v procentech všech registrací osobních vozidel ukazuje na postupný přechod trhu Unie od osobních vozidel se spalovacím motorem na BEV.

4.4. **Dovoz z dotčené země**

4.4.1. *Objem dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu*

(1010) Komise stanovila objem dovozu na základě celních údajů členských států a počtu registrací dovezených BEV. Tento dovoz vycházel ze země původu. Podíl dovozu na trhu byl stanoven na základě a) objemu skutečného dovozu nebo b) registrace dovezených vozidel jako procentní podíl a) údajů o zřejmé spotřebě nebo b) skutečné spotřeby, jak je uvedeno výše v tabulce 1.

(1011) Dovoz do Unie z dotčené země na základě celních údajů členských států se vyvíjel takto:

Tabulka 2a

Objem dovozu v kusech a podíl na trhu

	2020	2021	2022	Období šetření
Objem dovozu z dotčené země (v kusech)	21 243	134 952	256 712	412 425
Index	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Tržní podíl	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Index	*100*	*390*	*579*	*648*

Zdroje: celní údaje členských států

(1012) Celkový objem dovozu z Číny se za posuzované období zvýšil o 1 841 %.

(1013) Tržní podíl dovozu z Číny se zvýšil z 3,9 % v roce 2020 na 25,0 % v období šetření, což představuje nárůst o více než 500 % nebo zhruba 21 procentních bodů.

(1014) Objem dovozu z dotčené země do Unie na základě počtu registrací se vyvíjel takto:

Tabulka 2b

Objem dovozu v kusech a podíl na trhu

	2020	2021	2022	Období šetření
Registrace po dovozu z dotčené země (v kusech)	18 934	132 768	246 090	346 345
Index	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Tržní podíl	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Index	*100*	*430*	*623*	*649*

Zdroje: EEA a *S&P Global Mobility*

(1015) Počet registrací po dovozu z dotčené země se zvýšil z méně než 19 000 kusů v roce 2020 na více než 340 000 kusů v období šetření. Jedná se o nárůst o 1 729 % během posuzovaného období.

(1016) Na tomto základě se podíl dovozu z Číny na trhu zvýšil z 3,5 % v roce 2020 na 22,8 % v období šetření, což představuje nárůst o více než 500 % nebo více než 19 procentních bodů.

(1017) Rozdíl mezi objemem skutečného dovozu a registrací po dovozu z Číny (přibližně 66 000 kusů) ukazuje na značné zásoby BEV čínského původu na trhu Unie. Další důkazy o zásobách poskytli vyvážející výrobci zařazení do vzorku, kteří na konci období šetření uváděli zásoby ve výši přibližně 63 000 kusů. S přihlédnutím k čínským vyvážejícím výrobcům nezařazeným do vzorku Komise odhadla, že skutečné zásoby připravené k prodeji na trhu Unie pravděpodobně dosáhly 66 000 kusů. To by představovalo přibližně 4,3 % spotřeby na trhu Unie (registrací) v období šetření nebo přibližně 19 % objemu registrací po dovozu z Číny ve stejném období.

4.4.2. *Ceny dovozu z dotčené země, cenové podbízení a stlačování cen*

(1018) Komise stanovila dovozní ceny na základě celních údajů členských států.

(1019) Vážená průměrná cena dovozu z dotčené země do Unie se vyvíjela takto:

Tabulka 3

Ceny dovozu (v EUR za kus)

	2020	2021	2022	Období šetření
Čína	28 154	24 510	26 441	25 269
Index	*100*	*87*	*94*	*90*

Zdroj: celní údaje členských států

(1020) Ceny čínského dovozu na trh Unie v posuzovaném období klesly o 10 %.

(1021) Avšak tento vývoj je třeba vnímat také v kontextu neustále se měnící skladby modelů BEV dovážených z Číny, neboť dovoz se v posuzovaném období zvýšil, jak ukazují tabulky 2a a 2b.

(1022) Pro účely spravedlivého srovnání dovážených výrobků a obdobných výrobků vyráběných výrobním odvětvím Unie použila Komise systém kategorizace výrobků založený na kontrolních číslech výrobků („PCN“), který zohlednil klíčové vlastnosti BEV, jež mají vliv na prodejní cenu výrobního odvětví Unie, a zejména délku, dojezd, výkon a typ pohonu kol ([424]), ([425]). V tomto ohledu jsou sice BEV složitými výrobky s velkým počtem různých atributů a funkcí (i vozidla, která jsou uváděna na trh pod jedním obchodním názvem modelu, mohou být nabízena v široké škále konfigurací, a to i v závislosti na tom, jaké atributy si zákazník zvolí jako volitelnou výbavu), to však neznamená, že všechny tyto různé atributy mají významný vliv na cenu, a proto by měly být při porovnávání cen brány v úvahu. Komise vzala na vědomí, že zúčastněné strany se ke struktuře PCN nevyjádřily.

(1023) Cenové podbízení během období šetření zjistila Komise srovnáním:

i. vážených průměrných prodejních cen jednotlivých typů výrobku u výrobců v Unii, kteří byli zařazeni do vzorku, účtovaných odběratelům na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, případně upravených na cenu pro prodejce, a

ii. odpovídajícího váženého průměru cen jednotlivých typů výrobku u dovozu od spolupracujících čínských výrobců zařazených ve vzorku prvnímu nezávislému odběrateli na trhu Unie, případně upravených na cenu pro prodejce.

(1024) Šetřením bylo zjištěno, že v tomto konkrétním případě jsou prodejní kanály výrobců v Unii a čínských vyvážejících výrobců velmi složité a mohou zahrnovat řadu zprostředkovatelů mezi výrobcem a prvním zákazníkem, který není ve spojení. Šetření ukázalo, že existují tři různé úrovně obchodu (viz 1025. bod odůvodnění) s nejméně čtyřmi druhy modelů prodeje (viz 1027. bod odůvodnění). Komise se proto rozhodla, s ohledem na specifické okolnosti tohoto případu, že určí existenci cenového podbízení na úrovni prodejce (ceny pro prodejce). Komise zjistila, že se jedná o hlavní místo, kde probíhá hospodářská soutěž a kde se realizuje většina prodejních transakcí. Prodej prodejci nebo prostřednictvím zástupce nebo klíčovým zákazníkům představuje přibližně 95 % celkového prodeje výrobního odvětví Unie a přibližně 78 % prodeje čínských vyvážejících výrobců. Kromě toho nebylo třeba rozlišovat mezi prodejci ve spojení a prodejci, kteří ve spojení nejsou, neboť šetření potvrdilo, že ceny pro všechny prodejce byly stanoveny za obvyklých tržních podmínek.

(1025) Tři hlavní úrovně obchodu jsou následující:

i. výrobní subjekt nebo dovozní subjekt čínského vývozce, který vyrábí nebo dováží BEV a prodává BEV další obchodní úrovni, tj. národní prodejní společnosti ve spojení nebo generálnímu prodejci, který není ve spojení. Některé výrobní subjekty mají „domovský trh“ (typicky země, kde probíhá výroba nebo kde je usazeno evropské ústředí dovozního subjektu), na kterém rovněž plní funkce národní prodejní společnosti.

ii. Národní prodejní společnosti ve spojení s výrobním subjektem / dovozním subjektem, které se zaměřují na marketingové a prodejní činnosti s ohledem na specifika trhu, na kterém působí. Národní prodejní společnosti obvykle existují na hlavních trzích výrobního subjektu a distribuují BEV prostřednictvím své sítě distributorů ve spojení nebo distributorů, kteří nejsou ve spojení (prodejců a/nebo zástupců). V zemích, kde neexistuje žádná národní prodejní společnost ve spojení (obvykle země, kde se prodávají malá množství), se prodej uskutečňuje prostřednictvím generálního prodejce, který není ve spojení (obvykle výhradního pro danou zemi). Generální prodejci plní podobné funkce jako národní prodejní společnosti a distribuují BEV prostřednictvím své sítě distributorů ve spojení nebo distributorů, kteří nejsou ve spojení (prodejců a/nebo zástupců).

([424]) Pokud bylo zjištěno, že více vlastností úzce souvisí nejen s cenou, ale i mezi sebou navzájem, Komise zvážila, zda v PCN neponechat pouze jednu z těchto vlastností. Když byl například do PCN už zahrnut dojezd, nepovažovalo se za smysluplné přidávat také kapacitu baterie, protože tyto dva údaje spolu úzce souvisejí.

([425]) Bez ohledu na závěr, že segmentace trhu není v tomto případě vhodná, Komise konstatovala, že délka úzce souvisí se segmenty definovanými v nejčastěji používaných kategoriích automobilů (tj. na základě písmen A, B, C atd.).

iii. Distribuční sítě autorizovaných prodejců a zprostředkovatelů. Prodejci jsou subjekty, které nakupují BEV od národních prodejních společností a generálních prodejců a prodávají je konečnému odběrateli. Zprostředkovatelé jsou společnosti, které plní stejné funkce jako prodejce, aniž by však v jakémkoli okamžiku převzali vlastnictví vozidla. Tyto společnosti mohou působit jako prodejci jiných typů vozidel, například vozidel se spalovacím motorem.

(1026) Obecně platí, že pro každou zemi stanoví výrobní subjekt / dovozní subjekt nebo národní prodejní společnost doporučenou maloobchodní cenu výrobce, což je cena, kterou výrobce doporučuje maloobchodníkům při prodeji svých BEV. V zemích, kde neexistuje prodejní subjekt ve spojení s výrobcem, však doporučenou maloobchodní cenu výrobce stanoví generální prodejce, který není ve spojení a který plní podobné funkce jako národní prodejní společnosti. Doporučená maloobchodní cena výrobce je stanovena na základě ceny, kterou výrobce v Unii účtuje generální prodejci, který není ve spojení.

(1027) Hlavními zjištěnými modely prodeje jsou:

i. Standardní model distribuce – výrobní subjekt / dovozní subjekt nebo národní prodejní společnost prodá BEV prodejci a prodejce konečnému zákazníkovi. Prodejce často dostává od výrobního subjektu slevu. Proto není nutné čistou cenu prodejce upravovat. Cena, kterou zaplatí konečný odběratel, je pro výrobní subjekt obvykle neznámá, protože prodejci o ní vyjednávají s využitím své marže (rozdílu mezi doporučenou maloobchodní cenu výrobce a cenou prodejce).

ii. Model zprostředkovatele – výrobní subjekt / dovozní subjekt nebo národní prodejní společnost prodává BEV přímo zákazníkovi. Prodej zprostředkovává subjekt, který se nazývá zprostředkovatel a jenž nepřebírá vlastnictví vozidla, ale vyjednává a uzavírá prodej. Za tuto práci obdrží zprostředkovatel provizi. Těmito subjekty mohou být stejné společnosti, které běžně působí jako prodejci jiných typů automobilů. Plní podobné funkce jako prodejce. Proto byla cena srovnatelná s cenou pro prodejce získána úpravou konečné ceny pro konečného uživatele o provizi zprostředkovatele.

iii. Model prodeje velkých vozových parků, který je specifický pro určité kategorie velkých odběratelů, jako jsou půjčovny, vládní subjekty a velké soukromé společnosti. Výrobní subjekty / dovozní subjekty nebo národní prodejní společnosti vyjednávají a prodávají BEV přímo. Jedná se o objemový prodej výrobců v Unii i čínských vyvážejících výrobců, který se považuje za podobný prodeji na úrovni prodejce, neboť se na něj vztahuje sleva za objem prodeje.

iv. Model generálního prodejce, který není ve spojení – v tomto případě Komise za účelem stanovení ceny prodejce připočetla k ceně distributorů, kteří nejsou ve spojení, odhad jejich prodejních, správních a režijních nákladů (jako zástupný ukazatel použila průměrné prodejní, správní a režijní náklady výrobce v Unii nebo národní prodejní společnosti vyvážejícího výrobce v ostatních zemích, které se pohybovaly od 0,5 % do 3,6 % u výrobců v Unii a od 2,1 % do 8 % u vyvážejících výrobců). U výrobců v Unii i vyvážejících výrobců byl rovněž připočten fiktivní zisk ve výši 3 % za prodej prodejcům, kteří nejsou ve spojení. U výrobců v Unii se tato úprava týká přibližně 5 % jejich prodaného množství, zatímco u vyvážejících výrobců 22 % jejich prodaného množství.

v. Prodej on-line – někteří vyvážející výrobci (a jejich národní prodejní společnost) prodávají on-line přímo konečným zákazníkům, včetně soukromých osob, bez zprostředkování obchodníka nebo zástupce. Ceny těchto prodejů nemohly být v této fázi šetření upraveny na úroveň prodejců, s výjimkou přidělení a odečtení peněžních odměn za dosažení konkrétních cílů objemu prodeje, které byly poskytnuty společnostem provádějícím marketingové činnosti (např. provozování showroomů a poskytování služeb zkušebních jízd) v oblasti, kde tyto online prodeje vznikly.

(1028) Srovnání cen bylo provedeno podle jednotlivých typů transakcí na stejné obchodní úrovni (cena pro prodejce nebo ekvivalent), v případě potřeby řádně upraveno, jak je vysvětleno výše, a po odečtení rabatů a slev nebo jiných pobídek pro prodej společnostem působícím na úrovni prodejce nebo zprostředkovatele. Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl teoretického obratu výrobců v Unii zařazených do vzorku v období šetření.

(1029) Ze srovnání vyplynulo vážené průměrné rozpětí cenového podbízení dovozu z dotčené země na trhu Unie ve výši 12,7 %.

(1030) Vzhledem k tomu, že hospodářská soutěž je z velké části založena na ceně a že její ceny jsou velmi transparentní (tj. známé na trhu), je takové rozpětí považováno za významné.

(1031) Shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla u každého z vyvážejících výrobců vyšší než 90 %. Dvě čínská PCN byla porovnána s jedním, které se velmi podobalo PCN Unie. V obou případech použité PCN Unie odpovídalo nižším technickým specifikacím ve srovnání s čínským PCN, a proto srovnání vyznělo ve prospěch čínského vyvážejícího výrobce.

(1032) Kromě toho je třeba poznamenat, že ceny BEV skupin BYD a SAIC zahrnují záruku na BEV po dobu sedmi let, zatímco záruka na BEV výrobního odvětví Unie byla pouze dva roky. Proto je cenové podbízení zjištěné v 1029. bodě odůvodnění podhodnocené.

(1033) Pokud jde o stlačení cen, vývoj prodejních cen a jednotkových výrobních nákladů v Unii během posuzovaného období v tabulce 7 prokázal významné stlačení cen. Výrobní odvětví Unie nebylo schopno zvýšit své ceny tak, aby pokrylo své náklady. To znamená, že výrobní odvětví Unie vykazovalo v posuzovaném období ztráty z prodeje BEV.

(1034) Komise zejména zjistila, že prodejní cena čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byla o 30 % nižší než vážené průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie. Tento ukazatel byl stanoven podle jednotlivých typů.

(1035) Hlavním faktorem tohoto stlačení cen bylo, že registrace po čínském subvencovaném dovozu mohly v období šetření zvýšit svůj objem o 1 729 % a dosáhnout 22,8% podílu na trhu ve srovnání s rokem 2020, jak je uvedeno v tabulce 2b. Tento prodej byl realizován především na úkor výrobců v Unii, kteří ztráceli tržní podíl. Kromě toho bylo stlačení cen vysvětleno také důkazem, že čínský dovoz konkuruje prodeji v Unii bez ohledu na typ výrobku. I kdyby Unie zvýšila prodej dražších modelů, také těm by konkuroval daný typ čínského BEV. To přispělo k tomu, že výrobní odvětví Unie zaznamenalo dvouciferné ztráty, jak ukazuje tabulka 10.

(1036) Komora CCCME tvrdila, že Komise by při porovnávání cen měla zohlednit značku BEV. Komora CCCME dále tvrdila, že hodnota značky výrobce určuje ceny prodeje a dalšího prodeje BEV, a že výrobci BEV v Unii mohou na základě hodnoty své značky v každém segmentu za své BEV účtovat mnohem vyšší ceny.

(1037) Komise uvedla, že komora CCCME nevysvětlila, jak by měla Komise při porovnávání cen zohlednit značku. Dále také konstatovala, že jakákoli hodnota značky, kterou výrobci v Unii mohou mít, je založena na jejich dlouholetých a rozsáhlých zkušenostech s výrobou vozidel se spalovacím motorem, u nichž nelze předpokládat, že se automaticky přenesou na BEV. Důvodem je skutečnost, že elektrifikace mění pravidla hry, pokud jde o necenovou konkurenci, neboť zpochybňuje tradiční vlastnosti, na nichž výrobci automobilů se spalovacím motorem stavěli svou konkurenční výhodu. Mezi běžné hodnoty používané výrobci automobilů patří výkon, spotřeba paliva, technologie, spolehlivost, bezpečnost a design. Tyto vlastnosti výrobků jsou však zaváděním elektrických technologií zpochybněny. Například BEV nově definují výkon, a to díky vlastnostem elektromotorů. Ze všech vlastností je dojezd tou nejkritičtější, protože výkon BEV je v porovnání s vozy se spalovacím motorem nízký a mezi modely BEV existují značné rozdíly, pokud jde o maximální dojezd. Rychlý růst společnosti Tesla je navíc jasným příkladem toho, že pokud jde o úspěch a cenovou sílu na trhu BEV, hodnota značky vybudovaná na vozidlech se spalovacím motorem nebo neexistence této hodnoty má okrajový význam. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(1038) Komora CCCME rovněž tvrdila, že při porovnávání cen by Komise měla vzít v úvahu údaje všech čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a všech ostatních čínských vyvážejících výrobců, kteří podali žádost o individuální posouzení, a zejména údaje společnosti Tesla, neboť ta v období šetření představovala přibližně 50 % vývozu BEV do Unie.

(1039) Rozpětí cenového podbízení i všechny ostatní mikroekonomické ukazatele jsou vypočteny na základě ověřených údajů vykázaných čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku a výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Jak bylo vysvětleno ve 49. bodě odůvodnění, společnost Tesla nebyla zařazena do vzorku jako čínský vyvážející výrobce. Údaje tohoto vyvážejícího výrobce, který požádal o individuální posouzení, proto nebyly zahrnuty do výpočtu cenového podbízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(1040) Společnost 24 tvrdila, že trh BEV není homogenní, a to ze dvou hlavních důvodů. Za prvé proto, že neexistuje žádný nezávislý trh s BEV, protože trh BEV je součástí trhu s osobními vozidly, který zahrnuje i vozidla se spalovacím motorem, přičemž BEV těmto vozidlům konkurují. Za druhé proto, že trh BEV byl rozdělen na několik segmentů. Společnost 24 uvedla, že segmentace trhu je důležitá pro přesné posouzení stavu výrobního odvětví Unie, a proto společnost 24 tvrdila, že by Komise měla rozlišovat mezi různými segmenty trhu s BEV. Společnost 24 dále upřesnila, že zatímco EU rozděluje automobily do kategorií na základě jejich velikosti a vlastností, klíčovými faktory pro určení segmentace trhu jsou jiná kritéria, jako je cena a pověst značky. Pokud jde o prodejní ceny, společnost 24 upřesnila, že trh BEV lze rozdělit na „*základní*“, „*střední*“, „*prémiový*“ a „*luxusní*“. Společnost 24 rovněž uvedla, že v rámci každého segmentu existuje jasné rozlišení mezi prémiovými a základními značkami na základě určitých hledisek, jako je výkon, funkce, vlastnosti, distribuční sítě a poprodejní služby. Společnost 24 dále uvedla, že tyto faktory účinně určují míru hospodářské soutěže mezi účastníky trhu a to, zda jsou některé dva výrobky blízkými alternativami. Společnost 24 rovněž uvedla, že většina unijních výrobců BEV se dosud zaměřovala na prémiovější modely vozidel, což umožňovalo dosahovat vyšších ziskových rozpětí, a v důsledku toho nejsou značky EU výrazně zastoupeny v základních segmentech, což je v rozporu se situací v tradičním odvětví vozidel se spalovacím motorem. Z toho vyplývá, že podle společnosti 24 se dovoz z Číny, a zejména čínské značky BEV, dosud zaměřoval hlavně na základní úroveň v levnějších segmentech trhu, kde alternativy z EU zatím nejsou silně zastoupeny. Společnost 24 proto tvrdila, že čínský dovoz většinou spíše doplňuje výrobní odvětví Unie, než že mu na trhu Unie s BEV konkuruje.

(1041) Komise připomněla, že trh osobních vozidel zahrnuje několik druhů pohonných jednotek: vozidla se spalovacím motorem („ICE“), hybridy (bez plug-in), plug-in hybridy („PHEV“), BEV a vozidla s palivovými články („FCV“). FCV a BEV jsou vozidla s nulovými emisemi, zatímco PHEV, hybridy a ICE mají spalovací motor. Tyto typy vozidel si mohou vzájemně konkurovat, avšak jen ve velmi omezené míře. Současně těmto typům vozidel velmi omezeně konkurují motocykly, elektrokola, skútry apod. Předmětem tohoto šetření jsou však BEV, nikoli všechna osobní vozidla nebo vozidla k zajištění osobní mobility. I pokud by existoval konkurenční vztah s jinými vozidly, tato skutečnost by neznamenala, že se tato jiná vozidla zahrnou do oblasti působnosti tohoto šetření; ani tato omezená hospodářská soutěž, pokud by vůbec existovala, by nezpochybnila zjištění učiněná v tomto šetření, pokud jde o dopad subvencovaného dovozu na výrobní odvětví Unie u obdobného výrobku (BEV).

(1042) Komise rovněž připomněla, že pro osobní automobily neexistuje všeobecně přijímaná segmentace, a poznamenala, že systém klasifikace uvedený v dokumentu o zahájení šetření vychází spíše z obecných popisů toho, co se v tomto odvětví tradičně označuje jako segmenty, než z objektivních a měřitelných kritérií stanovených výrobním odvětvím Unie. V důsledku toho neexistuje jasná dělicí čára mezi uvedenými segmenty. V dokumentu o zahájení šetření se Komise o těchto segmentech zmiňuje ve smyslu typů BEV. Platí to tím spíše pro segmentaci navrženou společností 24, která neposkytla ani popis uvedených segmentů, ale pouze názvy (tj. „*základní*“, „*střední*“, „*prémiový*“ a „*luxusní*“) s použitím běžných marketingových pojmů, kde existuje široký prostor pro výklad.

(1043) Komise rovněž uvedla, že ačkoli BEV zahrnují různé typy, všechny mají stejné základní vlastnosti a stejné hlavní využití, kterým je přeprava malého počtu osob z jednoho místa na druhé. Rovněž se na ně vztahují stejné předpisy, například pokud jde o rychlostní limity, požadavky na řidičské průkazy a části silniční sítě, kde se smějí pohybovat. Vzhledem k výše uvedenému lze BEV považovat za dostatečně vzájemně zaměnitelná. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění, PCN zohlednila klíčové vlastnosti BEV, které měly vliv na prodejní cenu výrobního odvětví Unie, jako je délka, dojezd, výkon a typ pohonu kol, a proto byl obdobný typ výrobku Unie porovnán s podobnými typy čínských výrobků, což znamená, že údajně levné nebo prémiové čínské BEV byly porovnány s podobnými modely Unie.

(1044) Pokud jde o typy BEV prodávané čínskými výrobci a míru hospodářské soutěže s výrobci v Unii, šetření ukázalo, že čínští vyvážející výrobci plně konkurují BEV prodávaným výrobním odvětvím Unie (jak je vysvětleno v 1031. bodě odůvodnění, shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla v průměru velmi vysoká (více než 90 %) a tato shoda odpovídá 88 % celkového prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku). Jedním z kritérií pro výběr vzorku výrobců v Unii a vyvážejících výrobců, jak je vysvětleno v 33., 36. a 49. bodě odůvodnění, byly typy BEV prodávané na trhu Unie jak výrobci v Unii, tak čínskými vyvážejícími výrobci.

(1045) V období šetření čínští vyvážející výrobci vyváželi širokou škálu modelů BEV za značně rozdílné ceny, které konkurovaly modelům BEV vyráběným výrobci v Unii, přičemž v blízké budoucnosti plánují své portfolio pro trh Unie ještě více rozšířit.

(1046) Například čínský vyvážející výrobce BYD zařazený do vzorku prodával na trhu Unie modely s ceníkovou cenou nižší než 30 000 EUR, jako je Dolphin, modely s ceníkovou cenou kolem 40 000 EUR, jako je Atto 3, ale také modely, které považuje za prémiové nebo luxusní s ceníkovou cenou vyšší než 70 000 EUR, jako jsou HAN a TANG ([426]). Podobně skupina Geely prodávala své BEV značky Polestar jako prémiové modely ([427]) a během období šetření je vyvážela do Unie. Lotus Eletre, další BEV vyráběný společností Geely, je prodáván jako hyper-SUV ([428]) a na trhu Unie je nabízen za ceníkovou cenu až 150 000 EUR.

(1047) Pokud jde o typy BEV prodávané během období šetření, Komise uvedla, že trh BEV v Unii se neustále vyvíjí a výrobci v Unii a vývozci, včetně čínských vývozců, své portfolio nabízených BEV každoročně rozšiřují. Například skupina Stellantis, unijní skupina výrobců BEV, oznámila v říjnu 2023 svůj nový levný BEV Citroën e-C3, jehož cena začíná na 23 300 EUR. Naopak v březnu 2024 představila čínská společnost SAIC ([429]) zařazená do vzorku řadu nových modelů, včetně *„inteligentního vozu vyšší třídy“* IM L6, *„středního až velkého elektrického sedanu a hatchbacku“* MG9 a *„středního až velkého čistě elektrického kupé“* SUV MGS9. Další oznámení o uvedení nových modelů BEV byla rovněž uvedena v 1127. bodě odůvodnění.

(1048) Proto byl učiněn závěr, že čínští vyvážející výrobci se neomezují na určité konkrétní typy BEV, což, jak se zdá, naznačuje společnost 24.

(1049) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise k závěru, že BEV tvoří jednotný a celistvý trh se vzájemně zaměnitelnými výrobky, a proto v tomto případě není nutné ani vhodné provádět analýzu segmentů. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

4.5. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.5.1. *Obecné poznámky*

(1050) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení zahrnovalo posouzení dopadu subvencovaného dovozu na výrobní odvětví Unie posouzení všech hospodářských ukazatelů, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie v posuzovaném období.

(1051) Jak je uvedeno v 26. bodě odůvodnění, za účelem zjištění možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie byl proveden výběr vzorku.

(1052) Pro účely zjištění újmy Komise rozlišovala mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Makroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů Prodcom, agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility, údajů o výběru vzorku a internetových stránek výrobců v Unii. Tyto údaje se týkají všech výrobců v Unii. Komise posoudila mikroekonomické ukazatele na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku. Oba soubory údajů byly pro hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie shledány jako reprezentativní.

(1053) Makroekonomickými ukazateli jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, růst, zaměstnanost, produktivita, velikost subvenčního rozpětí a překonání účinků dřívějšího subvencování.

(1054) Mikroekonomickými ukazateli jsou: průměrné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, stav zásob, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

([426]) https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023
([427]) https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707
([428]) https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/
([429]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml

4.5.2. *Makroekonomické ukazatele*

4.5.2.1. Výroba, výrobní kapacita a její využití

(1055) Celková výroba v Unii, výrobní kapacita a využití kapacity se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 4

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2020	2021	2022	Období šetření
Objem výroby (v kusech)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	*100*	*165*	*220*	*298*
Výrobní kapacita (v kusech)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	*100*	*161*	*225*	*287*
Vytížení kapacity	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	*100*	*103*	*98*	*104*

Zdroj: Prodcom ([430]), údaje o výběru vzorku a internetové stránky výrobců v Unii

(1056) Výroba BEV vzrostla během posuzovaného období o přibližně 200 %. Nárůst výroby byl v tomto období značný a poměrně konzistentní, což odráží postupný přechod trhu od vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1057) Neexistují žádné oficiální údaje o celkové výrobní kapacitě výrobního odvětví Unie. Celková výrobní kapacita výrobního odvětví Unie byla proto vypočtena na základě ověřené míry využití kapacity výrobců v Unii zařazených do vzorku a celkového objemu výroby výrobního odvětví Unie. Na tomto základě se výrobní kapacita v posuzovaném období zvýšila o 187 %.

(1058) Šetřením bylo zjištěno, že někteří výrobci v Unii přestavují výrobní linky pro vozidla se spalovacím motorem na výrobní linky pro BEV, a tyto výrobní linky jsou tedy určeny výhradně pro výrobu BEV, nebo vyrábějí BEV ve svých montážních závodech souběžně s vozidly se spalovacím motorem za použití v podstatě stejného výrobního procesu, aby využily stávající aktiva, postupy a kompetence a zajistily objemovou flexibilitu.

(1059) V závislosti na tom, jak výrobci v Unii zařazení do vzorku vyráběli BEV, což je vysvětleno v 1058. bodě odůvodnění, byla jejich výrobní kapacita vypočtena několika způsoby takto: i) na základě maximálního počtu BEV, které lze vyrobit za den, vynásobeného produktivní pracovní dobou, přičemž se uvažují 2–3 směny včetně údržby po dobu 46–48 týdnů v roce, nebo ii) na základě celkové výrobní kapacity všech osobních automobilů po odečtení výroby všech ostatních osobních vozidel kromě BEV.

(1060) Využití kapacity se v posuzovaném období zvýšilo o 4 %. Vzhledem k tomu, že využití kapacity bylo v období šetření nižší než 40 %, lze vyvodit závěr, že výrobní odvětví Unie má dostatečnou výrobní kapacitu, aby uspokojilo budoucí nárůst poptávky po BEV, a kromě toho je možné vyčlenit větší kapacitu z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en Je třeba konstatovat, že z důvodu zachování důvěrnosti neuvádí databáze Prodcom objem výroby jednotlivých členských států. Údaje o výrobě za rok 2023 budou veřejně dostupné dne 1. července 2024.

4.5.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(1061) Komise stanovila objem prodeje výrobního odvětví Unie na trhu Unie na základě údajů agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility pro registrace BEV vyrobených v Unii.

(1062) Na tomto základě se objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 5

Objem prodeje a podíl na trhu

	2020	2021	2022	Období šetření
Objem prodeje na trhu Unie (registrací) v kusech	379 138	583 992	739 101	987 586
Index	*100*	*154*	*195*	*260*
Podíl na trhu (zřejmé spotřeby)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Index	*100*	*94*	*93*	*87*
Podíl na trhu (skutečné spotřeby – registrací)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Index	*100*	*95*	*93*	*92*

Zdroj: Registrační údaje podle agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility

(1063) Prodej výrobců v Unii se v posuzovaném období zvýšil o 160 %. Tento vývoj byl podobný vývoji výroby ve stejném období. BEV se prodávaly hlavně prostřednictvím prodejců. Hlavními koncovými uživateli byli spotřebitelé a velcí odběratelé z řad společností, kteří si obvykle objednávali výrobu vozidel na míru, nikoliv ze skladových zásob.

(1064) Navzdory prudkému nárůstu spotřeby se podíl výrobního odvětví Unie na trhu na základě zřejmé spotřeby snížil v posuzovaném období o 13 %, tj. o 9 procentních bodů, a na základě skutečné spotřeby o 8 %, tj. o více než 5 procentních bodů. Naproti tomu podíl dovozu z Číny na tomto rychle rostoucím trhu vzrostl více než pětkrát, a to na úkor výrobního odvětví Unie.

4.5.2.3. Růst

(1065) Výroba a prodej (registrace) BEV ve výrobním odvětví Unie vykazovaly v posuzovaném období trvalý a výrazný růst v souladu s postupným přechodem trhu od vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1066) Růst výrobního odvětví Unie z hlediska prodeje na takto rostoucím trhu byl podstatně nižší než nárůst spotřeby.

(1067) Pokud jde o podíl na trhu, u výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období snížil o 9 procentních bodů na základě zřejmé spotřeby nebo o více než 5 procentních bodů na základě registrací. Dovezená BEV (registrace) měla v období šetření podíl na trhu téměř 34,8 %. Největší a nejrychleji rostoucí podíl na trhu v posuzovaném období měli čínští vyvážející výrobci, jak je uvedeno výše v tabulkách 2a a 2b.

4.5.2.4. Zaměstnanost a produktivita

(1068) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 6

Zaměstnanost a produktivita

	2020	2021	2022	Období šetření
Počet zaměstnanců	39 995	66 053	99 939	115 835
Index	*100*	*165*	*250*	*290*
Produktivita (kusy/zaměstnanec)	14	14	12	14
Index	*100*	*100*	*88*	*103*

Zdroj: Prodcom a výrobci v Unii zařazení do vzorku.

(1069) Zaměstnanost a produktivita byly vypočteny ze zaměstnanosti výrobců v Unii zařazených do vzorku extrapolované objemem výroby celého výrobního odvětví Unie.

(1070) Počet zaměstnanců se v posuzovaném období zvýšil z přibližně 40 000 na přibližně 116 000, což představuje nárůst o 190 %. Tento vývoj v podstatě kopíroval trend ve výrobě.

(1071) Obecně lze říci, že výrobní odvětví Unie převádí zaměstnance z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV, protože výroba vozidel se spalovacím motorem klesá, zatímco výroba BEV roste. Výrobní odvětví Unie v tomto ohledu chrání pracovní místa tím, že mění kvalifikaci (přeškoluje a rekvalifikuje) a poskytuje svým zaměstnancům příležitosti přizpůsobit se elektrickému pohonu.

(1072) Produktivita byla v posuzovaném období relativně stabilní.

4.5.2.5. Rozsah výše subvencí a překonání účinků dřívějšího subvencování

(1073) Všechny výše subvencí byly podstatně vyšší než nepatrné. Vzhledem k objemu a cenám dovozu z dotčené země nebyl dopad skutečných částek subvencování na výrobní odvětví Unie zanedbatelný.

(1074) Jedná se o první antisubvenční šetření týkající se dotčeného výrobku. Proto nebyly k dispozici žádné údaje k posouzení účinků případného dřívějšího dumpingu.

4.5.3. *Mikroekonomické ukazatele*

4.5.3.1. Ceny a činitele ovlivňující ceny

(1075) Vážený průměr jednotkových prodejních cen výrobců v Unii zařazených do vzorku pro odběratele, kteří nejsou ve spojení (včetně prodeje společností ve spojení, který byl uskutečněn za obvyklých tržních podmínek), se v Unii v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 7

Prodejní ceny v Unii

	2020	2021	2022	Období šetření
Průměrná jednotková prodejní cena na trhu v Unii (EUR/kus)	24 404	27 557	31 244	33 560
Index	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Období šetření
Jednotkové výrobní náklady (EUR/kus)	30 683	32 029	35 079	38 140
Index	*100*	*104*	*114*	*124*

Zdroj: *výrobci v Unii zařazení do vzorku*

(1076) Průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Unie se zvýšily o 38 %. Tento vývoj byl ovlivněn změnami ve skladbě modelů prodávaných výrobci v Unii zařazenými do vzorku v posuzovaném období, zejména s ohledem na to, že trh Unie postupně přechází od vozidel se spalovacím motorem k BEV a že v průběhu posuzovaného období byly uvedeny na trh a prodávány nové modely ([431]).

(1077) Výše uvedené výrobní náklady představují veškeré náklady na výrobu prodaných BEV včetně komponent a surovin, ostatních výrobních nákladů a prodejních, režijních a správních nákladů, se zahrnutím nákladů na výzkum a vývoj.

(1078) Průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie na kus vzrostly o 24 %. Tento vývoj byl ovlivněn také změnami ve skladbě vyráběných modelů. Kromě toho se na jednotkových nákladech podílelo také zvýšení nákladů na konstrukční části, zejména na baterie, a to v důsledku rostoucích nákladů na suroviny včetně kobaltu, niklu a lithia. Zvýšily se také náklady na další konstrukční části, zejména ty, které byly ovlivněny energetickou krizí, jako je ocel a další kovy. Faktorem, který měl vliv na snížení jednotkových nákladů, bylo zvýšení objemu výroby a prodeje, jak je uvedeno v tabulce 4 a 5, protože výrobci v Unii mohli rozložit fixní náklady na větší množství BEV. Komise uvedla, že odvětví BEV je kapitálově náročné odvětví s vysokými fixními náklady, a proto vysoký objem výroby vede ke snížení jednotkových výrobních nákladů.

(1079) Výrobci v Unii zařazení do vzorku stanovovali ceny na trhu Unie podle cen svých hlavních konkurentů za podobné modely. Výrobci v Unii obecně stanovili ceníkovou cenu pro všechny modely nebo doporučenou maloobchodní cenu výrobce, což je cena, kterou výrobce doporučuje prodejcům při prodeji svých BEV. Doporučené maloobchodní ceny výrobce jsou pravidelně revidovány. I když však doporučené maloobchodní ceny výrobce zůstanou pevně stanovené, konečná cena, kterou odběratel zaplatí, může kolísat v důsledku slev, které prodejce spotřebiteli nabízí.

(1080) Trh BEV je vysoce konkurenčním a rychle se vyvíjejícím trhem. Kromě toho je velmi transparentní, protože všichni prodejci BEV doporučené maloobchodní ceny výrobce zveřejňují. Vzhledem k cenové transparentnosti je trh BEV velmi citlivý na cenu. Proto zvýšení cen způsobené zvýšením nákladů obvykle vede ke snížení objemu prodeje.

4.5.3.2. Náklady práce

(1081) Průměrné náklady práce u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 8

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2020	2021	2022	Období šetření
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Index	*100*	*106*	*110*	*124*

Zdroj: *výrobci v Unii zařazení do vzorku*

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Průměrné náklady práce se v posuzovaném období zvýšily o 24 %. Tento vývoj odrážel nárůst mezd a dalších mzdových nákladů v období vysoké inflace, zejména v letech 2022 a 2023.

4.5.3.3. Zásoby

(1083) Úroveň zásob u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjela takto:

Tabulka 9

Zásoby

	2020	2021	2022	Období šetření
Konečné zásoby (v kusech)	7 493	9 460	15 504	25 431
Index	*100*	*126*	*207*	*339*
Konečný stav zásob vyjádřený jako procento výroby	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Index	*100*	*74*	*97*	*114*

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(1084) Šetřením bylo zjištěno, že výrobní odvětví Unie pracuje převážně na základě objednávek, a proto jsou zásoby v poměru k výrobě obecně nízké.

(1085) Konečný stav zásob výrobců v Unii zařazených do vzorku během posuzovaného období vzrostl o 239 %, což odráží nárůst výroby v tomto období. Konečný stav zásob vyjádřený jako procento výroby se během posuzovaného období zvýšil o 14 %. Tento vývoj byl způsoben zejména zvýšením počtu modelů nabízených na trhu v období šetření ve srovnání s rokem 2020.

4.5.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

(1086) Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic se v případě výrobců v Unii zařazených do vzorku v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 10

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2020	2021	2022	Období šetření
Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Index	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Peněžní tok (v EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Index	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Investice (v EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Index	*100*	*97*	*88*	*100*
Návratnost investic	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Index	– 100	– 53	– 22	– 29

Zdroj: výrobci v Unii zařazení do vzorku

(1087) Ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku stanovila Komise tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obratu tohoto prodeje.

(1088) Výrobní odvětví Unie bylo po celé posuzované období ztrátové, ačkoli se tyto ztráty v průběhu tohoto období celkově snížily. Jak ukazuje tabulka 7, jednotkové ceny výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvyšovaly rychleji, než se zvyšovaly jednotkové náklady. Důvody tohoto vývoje jsou popsány v oddíle 4.5.3.1. Mezi roky 2020 a 2022 se výrobnímu odvětví Unie podařilo snížit ztráty, protože zvýšilo objem prodeje na trhu Unie. V tomto období výrobní odvětví Unie zvyšovalo objem výroby a prodeje a bylo dosaženo efektivity v rozložení fixních nákladů na rostoucí počet vyrobených kusů. Ačkoli tento růst pokračoval i v období šetření, zvýšení cen surovin a zvýšení objemu subvencovaného dovozu za nízké ceny znamenalo, že ztráty se v porovnání s rokem 2022 zvýšily a na konci posuzovaného období dosáhly úrovně – 10,8 %.

(1089) Trh Unie se v posuzovaném období nacházel ve fázi postupného přechodu. Jelikož někteří výrobci v Unii vyráběli BEV a vozidla se spalovacím motorem na stejných výrobních linkách, jak je vysvětleno v 1058. bodě odůvodnění, výrobní náklady na BEV se do určité míry snížily, protože fixní náklady byly rozděleny mezi BEV a vozidla se spalovacím motorem. Jak je však vysvětleno v 1222. a 1223. bodě odůvodnění, výrobní odvětví Unie musí snížit výrobu a prodej vozidel se spalovacím motorem v Unii. Proto, aby se odvětví BEV v Unii dostalo do ziskové situace a zajistilo si svou budoucnost, musí zvýšit svou výrobu, prodej a podíl na trhu BEV, a tím dosáhnout úspor z rozsahu a nadále snižovat své jednotkové náklady v porovnání s úrovní cen.

(1090) Čistý peněžní tok představuje schopnost výrobců v Unii zařazených do vzorku samofinancovat své činnosti. Čistý peněžní tok byl po celé posuzované období negativní. Čistý peněžní tok se v posuzovaném období zhoršil v důsledku zvýšení obratu a zvýšení ztrát v absolutní hodnotě. Výše popsaný stav peněžních toků byl podpořen zisky výrobního odvětví Unie z osobních vozidel se spalovacím motorem. Jak je však vysvětleno v 1222. a 1223. bodě odůvodnění, výrobci v Unii musí snížit prodej vozidel se spalovacím motorem, a proto se zisky, které výrobní odvětví Unie získává z prodeje vozidel se spalovacím motorem, v budoucnu sníží.

(1091) Investice do dotčeného výrobku se týkaly zejména výdajů na výzkum a vývoj, nových investic do výrobních linek pro výrobu BEV, včetně výroby a instalace baterií, a nákupu specifických nástrojů pro montáž BEV. Ačkoli se tyto investice týkají pouze výrobních subjektů zařazených do vzorku, ukazují, jak rozsáhlé investice jsou nutné k přechodu z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV. Důležitá část nových investic je nutná ještě před prodejem BEV. Další investice již byly přislíbeny a pokračují, protože výrobní závody postupně procházejí přechodem.

(1092) Investice celého výrobního odvětví Unie do přechodu na elektrifikaci se v letech 2022–2030 odhadují na přibližně 170 miliard EUR ([432]). To odpovídá průměrným investicím ve výši přibližně 19 miliard EUR v každém roce tohoto období. Tyto investice jsou plánovány pro všechny typy BEV. Konkrétně skupina Volkswagen investuje v příštích letech přibližně 20 miliard EUR do výstavby nejméně šesti závodů na výrobu baterií v Evropě. Skupina BMW plánuje investovat od roku 2025 přibližně 1 miliardu EUR do vývoje a výroby BEV ve svém závodě v rakouském Steyru. Investuje také přibližně 400 milionů EUR do modernizace svého závodu v německém Mnichově a od roku 2025 staví nový závod v Maďarsku, kde bude vyrábět svůj model Neue Klasse EV. Skupina Stellantis investovala do společného podniku se společnostmi Mercedes-Benz a TotalEnergies s názvem ACC, který vyrábí bateriové články. Společnost Mercedes-Benz rovněž očekává, že v blízké budoucnosti vybuduje v EU čtyři závody na výrobu baterií. Skupina Renault investuje do roku 2025 do elektrifikace 10 miliard EUR.

(1093) Návratnost investic je zisk vyjádřený v procentech ve vztahu k čisté účetní hodnotě investic. Vyvíjela se podobně jako návratnost obratu, neboť byla po celé období záporná. Ztráty z investic se v průběhu posuzovaného období snížily z důvodů popsaných v oddíle 4.5.3.4. Je třeba mít rovněž na paměti, že nikoliv všichni výrobci v Unii zařazení do vzorku začali investovat do BEV (a tudíž nezačali dosahovat návratnosti těchto investic) ve stejném roce. Toto vysvětlení mělo dopad i na trend návratnosti investic uvedený v tabulce 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Schopnost výrobců v Unii zařazených do vzorku získat kapitál je třeba vnímat v souvislosti s tím, že výrobci v Unii zařazení do vzorku jsou součástí velkých průmyslových skupin, které financovaly přechod od vozidel se spalovacím motorem na BEV. Každý rok tohoto nevyhnutelného přechodu se však zvyšoval rozsah dosažených ztrát a snižovala schopnost odvětví získávat kapitál v budoucnu.

4.5.4. *Závěr ohledně situace výrobního odvětví*

(1095) Jak je vysvětleno v 996. bodě odůvodnění, je třeba analyzovat situaci výrobního odvětví Unie v souvislosti s přechodem trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1096) V této souvislosti se zřejmá spotřeba v Unii během posuzovaného období zvýšila o 200 % a skutečná spotřeba v Unii (výhradně na základě registrací) se během posuzovaného období zvýšila o 182 %. Tyto velké nárůsty odrážejí scénář, podle něhož trh osobních vozidel v Unii přechází z vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1097) Současně se množství dovozu z Číny výrazně zvýšilo z přibližně 21 000 kusů na více než 412 000 kusů (tj. více než o 1 800 % za posuzované období), což je podstatně více než nárůst spotřeby. To se odráží v podílu čínského dovozu na trhu, který se rovněž výrazně zvýšil z 3,9 % v roce 2020 na 25 % v období šetření. Podobný nárůst je zaznamenán u registrací čínských BEV po dovozu z Číny.

(1098) Výroba a prodej výrobního odvětví Unie se zvýšily o 198 %, resp. 150 %. Tento zjevný růst opět nebyl v souladu se zvýšením spotřeby, což znamená, že podíl výrobního odvětví Unie na trhu klesl z 68,9 % v roce 2020 na 59,9 % v období šetření.

(1099) Jak bylo vysvětleno, vzhledem k přechodu trhu Unie bylo několik ukazatelů ovlivněno skutečností, že výrobní odvětví Unie postupně přeměňovala své výrobní závody z vozidel se spalovacím motorem na BEV. Tato přeměna vyžadovala velké a stálé investice do výzkumu a vývoje a náklady na přeměnu závodu, které zůstaly stejné po celé posuzované období. Využití kapacit, ziskovost, návratnost investic a produktivita vykazovaly mírně pozitivní trendy v důsledku přechodu od vozidel se spalovacím motorem na BEV, avšak během posuzovaného období zůstaly buď záporné, nebo spíše stejné.

(1100) Ziskovost a návratnost investic výrobního odvětví Unie zůstala i přes zlepšující se trendy v celém posuzovaném období nízká. To naznačuje, že výrobní odvětví Unie nebylo schopno přenést na své odběratele veškeré významné náklady v souvislosti s přechodem a že mu bylo znemožněno stanovit ceny pro odběratele na ziskové úrovni. Analýza v oddíle 4.5.3.1 ukazuje, že ceny výrobního odvětví Unie byly stlačovány cenami subvencovaného dovozu. Cenové podbízení subvencovaných dovozů z Číny v množstvích, která se neustále zvyšovala, a to i na trhu, který rychle rostl, dokazuje, že hlavním konkurentem dovozu byla Čína.

(1101) Navzdory nárůstu prodeje a výroby v důsledku rostoucí poptávky způsobené přechodem od vozidel se spalovacím motorem na BEV v období šetření ještě zdaleka nedosahovalo výrobní odvětví Unie u BEV zisku. Situace v období šetření, kdy ztráty přesahovaly 10 % a pokračovalo stlačování cen, ohrozila celý přechod výrobního odvětví Unie od vozidel se spalovacím motorem na BEV. Vyžádalo si to investice ve výši mnoha miliard EUR a přesun obrovského množství pracovních sil, přičemž trh Unie přešel z vozidel se spalovacím motorem na BEV pouze ze 14,5 %, jak ukazuje tabulka 1.

(1102) Výše uvedené ukazatele dokazují, že přechod z vozidel se spalovacím motorem na BEV začal být ke konci posuzovaného období brzděn, a to zejména během období šetření, kdy lze pozorovat nejvyšší objemy čínského dovozu a největší pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu. O tom svědčí i skutečnost, že navzdory zlepšujícím se trendům některých ukazatelů během posuzovaného období byla většina finančních ukazatelů stále záporná a během období šetření se dokonce začala zhoršovat, včetně ziskovosti, návratnosti investic a peněžních toků. Ještě výmluvnější je, že podíly na trhu během celého posuzovaného období trvale klesaly a nejnižšího bodu dosáhly na konci období šetření.

(1103) Na základě výše uvedených skutečností se Komise rozhodla přezkoumat, zda by pravděpodobný budoucí vývoj subvencovaného dovozu z Číny ohrozil úspěšný přechod z vozidel se spalovacím motorem na BEV, a způsobil tak výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu.

5. HROZBA ÚJMY

5.1. Úvod

(1104) V souladu s čl. 8 odst. 8 základního nařízení Komise zkoumala, zda je pravděpodobné, že další nárůst subvencovaného dovozu z Číny bude mít negativní dopad na situaci výrobního odvětví Unie, a bude tedy představovat pro výrobní odvětví Unie hrozbu podstatné újmy.

(1105) V rámci analýzy hrozby podstatné újmy působené výrobnímu odvětví Unie zvážila Komise v souladu s čl. 8 odst. 8 druhým pododstavcem základního nařízení následující činitele:

— druh dané subvence nebo subvencí a jejich pravděpodobné účinky na obchod,

— významnou míru zvýšení objemu dovozu subvencovaných výrobků na trh Unie, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu,

— dostatečnou volně dostupnou kapacitu na straně vývozce nebo bezprostředně očekávané podstatné zvýšení kapacity, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu subvencovaných výrobků do Unie, přičemž je nutno vzít v úvahu, do jaké míry mohou dodatečný vývoz vstřebat ostatní vývozní trhy,

— zda je dovoz uskutečňovaný za ceny, které by významnou měrou způsobily pokles cen nebo zabránily výrazně jejich růstu, ke kterému by jinak došlo, a které zřejmě zvýší poptávku po dalším dovozu, a

— stav zásob.

5.2. Druh dané subvence nebo subvencí a jejich pravděpodobné účinky na obchod

(1106) V oddíle 3.10 dospěla Komise k předběžnému závěru ohledně existence napadnutelných subvencí v souladu s ustanoveními základního nařízení.

(1107) Tyto subvence prokazují, že dovoz dotčeného výrobku měl prospěch z vládní podpory.

(1108) Očekává se, že výrazné cenové podbízení a stlačování cen (bránící zvýšení cen, ke kterému by jinak došlo) zjištěné během období šetření bude mít v blízké budoucnosti ještě více negativní dopad na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie, která byla pozorována již během období šetření. Agresivnímu cenovému chování čínského dovozu a značnému pronikání na trh napomáhá skutečnost, že trh BEV v Unii je velmi citlivý na ceny a je transparentní.

(1109) Kromě toho, jak je vysvětleno v oddíle 3.2, opatření čínské vlády na podporu domácího odvětví BEV zajišťují, že vývoz BEV zůstává velmi konkurenceschopný při výrazně nižších cenách, než jsou ceny výrobního odvětví Unie z důvodu nižších nákladů za poskytnuté financování, zboží nebo vstupů za cenu nižší než přiměřenou a další výhody (na rozdíl od výrobců v Unii, kteří takovouto významnou podporu nemohou využívat).

(1110) Lze proto předpokládat, že subvencovaný dovoz dotčeného výrobku bude vzhledem k povaze opatření podpory čínské vlády nadále nepříznivě ovlivňovat hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie.

5.3. Významná míra zvýšení objemu dovozu subvencovaných výrobků na trh Unie, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu

Míra růstu objemu dovozu z Číny a jeho podíl na trhu

(1111) Celkový dovoz BEV z dotčené země se výrazně zvýšil z 21 243 kusů v roce 2020 na 412 425 kusů v období šetření, jak je uvedeno v tabulce 2a a tabulce 2b.

(1112) Podíl dovozu z Číny na trhu se rovněž zvýšil z 3,9 % v roce 2020 na 25,0 % v období šetření na základě celkového dovozu nebo z 3,5 % v roce 2020 na 22,8 % v období šetření na základě registrací, jak je uvedeno v tabulce 2a a tabulce 2b. Čínští vyvážející výrobci získali podíl na trhu díky levnému dovozu na úkor výrobců v Unii a dovozu ze třetích zemí.

Opatření naznačující pravděpodobnost dalšího výrazného zvýšení dovozu

(1113) Jak je uvedeno výše v oddíle 3.2, existují důkazy o tom, že politika čínské vlády je zaměřena na výrobu a konkrétně na vývoz BEV.

(1114) Existuje řada prvků, které ukazují, že čínští vyvážející výrobci budou pravděpodobně i nadále vyvážet ve vysoké míře. Konkrétně čínská vláda v nedávné době zavedla řadu opatření zaměřených na vývozní trhy a další zvýšení vývozu, a to i s ohledem na značný přebytek kapacit na čínském domácím trhu, jak je vysvětleno v 1140. až 1143. bodě odůvodnění.

(1115) Jak je vysvětleno v 1149. bodě odůvodnění, Čína v období šetření vyvezla celosvětově 1 471 136 BEV, což představuje nárůst o 659 % ve srovnání s rokem 2020. Vozidla využívající nové zdroje energie (BEV a PHEV) jsou pro čínskou ekonomiku velmi důležitá. Čínský prezident proto ve svém novoročním poselství v roce 2024 uvedl, že vozidla využívající nové zdroje energie jsou „*novým důkazem čínské výrobní zdatnosti*“ ([433]). Čínští výrobci BEV se však neomezují pouze na svůj domácí trh. Čínská vláda totiž podporuje čínské výrobce BEV, aby dobývali zahraniční trhy, a podporuje je mnoha způsoby, aby rozšířili svůj prodej na vývoz, včetně rozvoje řádného právního poradenství, testování a certifikačních systémů. V tomto ohledu stanoví plán na období 2021–2035 pět strategických úkolů pro čínský průmysl vozidel využívajících nové zdroje energie na příštích 15 let: 1) zlepšit kapacitu pro technologické inovace; 2) vybudovat průmyslový ekosystém vozidel využívajících nové zdroje energie; 3) podporovat průmyslovou integraci a rozvoj; 4) vybudovat zdravý systém infrastruktury a 5) zvýšit otevřenost a prohloubit mezinárodní spolupráci. Pokud jde o mezinárodní spolupráci, domácí podniky jsou vybízeny k tomu, aby vypracovávaly strategické plány mezinárodního rozvoje, využívaly zahraniční trhy a zřizovaly v zahraničí sklady a platformy pro poprodejní služby. Plán na období 2021–2035 rovněž zdůrazňuje, že je třeba posílit podpůrné služby pro mezinárodní spolupráci, jako jsou služby v oblasti dodržování předpisů a právní poradenství a zkušební a certifikační služby. Kromě toho plán na období 2021–2035 také vede čínské orgány k tomu, aby se aktivně podílely na zavádění příslušných mezinárodních pravidel a norem ([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]) Mezinárodní rada pro čistou dopravu, *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035* (Čínský plán rozvoje vozidel využívajících nové zdroje energie na období 2021 až 2035), aktualizace politiky, červen 2021, k dispozici na adrese: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf

(1116) Kromě toho dne 18. února 2024 čínské město Šen-čen představilo plán na zvýšení vývozu automobilů ([435]) ([436]). Tento plán zahrnuje 24 opatření včetně podpory výstavby továren a otevření nových námořních tras. Místní činitelé uvedli, že zavedou služby na podporu vývozců automobilů, včetně zlepšení pojištění vývozu, urychlení vracení daní a motivace čínských bank, aby poskytovaly spotřebitelské financování pro zahraniční kupce automobilů. Plán rovněž vyzýval vývozce k nákupu většího počtu lodí pro přepravu automobilů, aby se vytvořila čínská flotila lodí typu ro-ro, jak je uvedeno v 1117. bodě odůvodnění.

(1117) O zájmu čínských výrobců o vývoz BEV svědčí i skutečnost, že čínští výrobci BEV objednávají výrobu velkého počtu lodí typu „*roll-on/roll-off*“ („ro-ro“), které jsou speciálně určeny k přepravě vozidel do zámoří ([437]), ([438]). Bylo oznámeno, že čínské loděnice mohou v letech 2023 až 2026 dodat až 200 lodí typu ro-ro. To představuje dvojnásobek počtu lodí typu ro-ro dodaných v letech 2015 až 2022 ([439]), ([440]). Skupina BYD navíc podle všeho objednala šest lodí typu ro-ro (s opcí na další dvě). Očekává se, že každá z lodí bude mít kapacitu přibližně 7 700 CEU (jednotka ekvivalentu automobilu). Skupina BYD již obdržela první loď s názvem „*BYD Explorer No. 1*“ ([441]), ([442]), ([443]), která se už používá k přepravě BEV do Unie ([444]). Také další čínské automobilky, jako SAIC a Chery Automobile ([445]), si objednaly několik vlastních lodí typu ro-ro ([446]), ([447]). Státní automobilka Chery navíc spolupracuje s loděnicí Wuhu na přebudování staré loděnice na pobřeží provincie Šan-tung na základnu pro stavbu lodí pro přepravu automobilů určených pro vývoz BEV ([448]), ([449]).

(1118) Výše uvedená opatření v kombinaci s nadcházejícími plány expanze čínských výrobců v hlavních zemích EU, jak je popsáno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění, jakož i s významnými volnými kapacitami v Číně, jak je doloženo v 1140. až 1143. bodě odůvodnění, ukazují, že Čína se bude i nadále agresivně zaměřovat na vývozní trhy, což naznačuje pravděpodobnost podstatného zvýšení dovozu do Unie v budoucnu.

Atraktivita a zaměření se na trh Unie

(1119) Z vývozních trhů, na které se Čína zaměřila, byl pro čínské vyvážející výrobce hlavním vývozním cílem trh Unie, který představoval 33,1 % celkového čínského vývozu BEV, a to z toho důvodu, že trh Unie je pro čínské vyvážející výrobce nejatraktivnějším regionem vzhledem k jeho velikosti, snadnému přístupu, cenovým úrovním a jasnému plánu pro elektromobily, jak je vysvětleno v 1120. až 1123. bodě odůvodnění.

(1120) Pokud jde o velikost trhu Unie, v roce 2023 bylo na trhu Unie registrováno 1 538 621 BEV, což představovalo 14,6 % všech registrovaných osobních automobilů ([450]). Následující tabulka naopak ukazuje velikost trhu s BEV v ostatních hlavních zemích a podíl BEV na celkovém počtu registrovaných osobních automobilů.

([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=V%202022%2C%20Číně%27s%20top%20elektrárnami,jejich%20vlastní%20lodě%20také%20vlastní
([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

Tabulka 11

Trh BEV ve třetích zemích

Země	Trh BEV v roce 2023	% z celkového počtu registrovaných osobních automobilů
USA	1 118 286	7,2 %
Spojené království	314 684	16,5 %
Jižní Korea	156 767	9,0 %
Norsko	104 589	82,4 %
Austrálie	87 217	7,25 %
Indie	82 336	1,6 %
Turecko	64 515	6,7 %
Švýcarsko	52 728	20,9 %
Japonsko	43 991	1,7 %
Brazílie	19 309	0,9 %
Indonésie	17 062	2,2 %

Zdroj: PwC – Strategy&, „Přehled prodejů elektrických vozidel za 4. čtvrtletí 2023“ ([451])

(1121) Pokud jde o přístup na trh Unie, clo EU (podle doložky nejvyšších výhod) činí 10 %. Naproti tomu na všech ostatních relevantních trzích existují pro dovoz BEV z Číny vysoké dovozní překážky. Zejména trh USA, který je sice menší než trh Unie, ale přesto představuje značnou velikost trhu s více než 1 milionem BEV registrovaných v roce 2023, je v současné době chráněn celkovým clem ve výši 27,5 % (2,5 % clo podle doložky nejvyšších výhod a 25 % „clo podle oddílu 301“ ([452])), které se vztahuje na dovoz BEV z Číny, přičemž v květnu 2024 byly zveřejněny návrhy na zvýšení cla podle oddílu 301 na 100 % od srpna 2024 ([453]). Navíc Turecko zavedlo dodatečnou celní sazbu ve výši 40 % na dovoz elektromobilů z Číny ([454]) kromě 10% cla podle doložky nejvyšších výhod, zatímco Indie uplatňuje 70% dovozní daň na elektromobily v ceně do 40 000 USD ([455])a 100% na elektromobily v ceně nad 40 000 USD ([456]). V lednu 2024 Brazílie znovu zavedla 10% daň na dovoz BEV, která se v červenci 2024 zvýší na 18 % a do července 2026 na 35 % ([457]). Trh Unie tak zůstává jediným velkým, bohatým a vyspělým automobilovým trhem otevřeným čínskému dovozu.

([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) Pokud jde o ceny, jsou ceny BEV na trhu Unie u stejných typů výrobku výrazně vyšší než ceny BEV na čínském trhu, a proto poskytují čínským vyvážejícím výrobcům možnost dosáhnout vyšších zisků. Například v březnu 2024 činila základní maloobchodní cena Atto 3, jednoho z nejprodávanějších čínských vozů společnosti BYD v Číně, 15 358 EUR (119 800 RMB), zatímco v Německu, které je hlavním evropským vývozním trhem společnosti, byla jeho základní maloobchodní cena více než dvojnásobná, a to 31 924 EUR (37 990 EUR s DPH ([458])) ([459]). Podobně v březnu 2024 byl rovněž nový model Polestar 4 skupin Geely nabízen v Číně se zaváděcí cenou 38 331 EUR (299 000 RMB) před slevami, zatímco v Německu byla jeho zaváděcí cena 53 109 EUR (63 200 EUR s DPH) ([460]). Ceny v Číně navíc klesají, jak ukazují nedávné příklady, kdy cena Modelu 3 Tesla v Číně od ledna klesla o více než 4 500 USD a společnost NIO v červnu snížila své ceny o 4 200 USD ([461]). V březnu 2024 společnost BYD rovněž snížila cenu svého nejlevnějšího modelu Seagull o 5 %. V roce 2023 snížila společnost BYD na čínském trhu cenu modelu Yuan Plus (svého nejprodávanějšího automobilu známého v Unii jako Atto 3) o 12 % ([462]). Tento pokles cen v Číně je pro společnosti dalším podnětem ke zvýšení vývozu a k prosazení se na nových trzích s vyššími cenami, jako je trh Unie.

(1123) Pokud jde o jasný plán pro BEV v Unii, na rozdíl od trhů jiných třetích zemí stanovila EU velmi vysoký cíl pro počet registrací BEV. Do roku 2035 by tak měla vozidla s nulovými emisemi, zejména BEV, představovat 100 % nově registrovaných automobilů v Unii (více než 9 milionů automobilů), zatímco v USA je tento cíl stanoven pouze na 50 %.

(1124) Jak je vysvětleno v 1141. a 1142. bodě odůvodnění, Čína má již nyní nadbytečnou kapacitu pro vozidla využívající nové zdroje energie (BEV a PHEV), která bude z velké části využita pro vývoz na trh Unie, a to na základě jeho atraktivity ve srovnání s trhy jiných třetích zemí.

(1125) Kromě toho bylo během šetření přítomno na trhu Unie nejméně čtrnáct čínských vyvážejících výrobců, například Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (se značkami Dongfeng a Voyah), Geely ([463]) (se značkami Polestar, Zeeker a Lotus), Great Wall Motors (se značkou Ora), Hongqi, JAC (se značkami JAC a DR), SAIC (se značkami MG a Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell a Zhidou ([464]). Podíl těchto čínských vyvážejících výrobců na trhu se společně zvýšil z 1,9 % v roce 2020 na 7,3 % v období šetření, jak je vysvětleno v tabulce 12.

(1126) Po skončení období šetření oznámil velký počet čínských vyvážejících výrobců, že hodlají na trh Unie uvést několik nových modelů BEV a v krátké době rozšířit svou přítomnost na trhu Unie tím, že vstoupí na trh několika členských států EU. Tato oznámení jasně naznačují zájem čínských vyvážejících výrobců o trh Unie. Například společnost Xpeng Inc ([465]), která již působí v Nizozemsku, hodlá v roce 2024 vstoupit na německý a francouzský trh ([466]). Luxusní značka Voyah společnosti Dongfeng, která již působí ve Finsku, hodlá v roce 2024 vstoupit na španělský a portugalský trh a případně také na německý, francouzský a italský trh ([467]). Společnost Great Wall Motor plánuje rozšířit svou přítomnost v Unii kromě Německa na dalších sedm zemí, a to Itálii, Španělsko, Portugalsko, Nizozemsko, Belgii, Lucembursko a Rakousko ([468]). Zeekr, prémiová značka společnosti Geely, začala od konce roku 2023 prodávat model Zeekr 001 také v Nizozemsku ([469]).

([458]) Daň z přidané hodnoty.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ a https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ a https://media.polestarcom/global/en/media/pressreleases/677832.
([461]) https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html
([462]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/
([463]) Značka Volvo společnosti Geely nebyla v posuzovaném období z Číny dovážena.
([464]) Tento seznam není vyčerpávající.
([465]) Tento seznam příkladů není vyčerpávající.
([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) Kromě toho uvedla společnost BYD na trh Unie po modelech Atto 3, Dolphin, Seal, Han, Tang svůj šestý model BEV, Seal U ([470]). Společnost MG hodlá v roce 2025 v Unii uvést na trh také model IM L6 ([471]). Společnost NIO hodlá v roce 2025 uvést na evropský trh svou levnější vedlejší značku s kódovým označením Firefly ([472]). Značka HiPhi společnosti Human Horizons, čínského výrobce prémiových elektromobilů, oznámila evropské ceny svých modelů a zahájila příjem předobjednávek na rok 2023 s cenami přes 100 000 EUR v Německu ([473]). Dále společnost BYD uvedla, že hodlá do roku 2025 výrazně zvýšit svůj podíl na trhu Unie ze současných 1,1 % na 5 % ([474]).

(1128) Dále společnost Transport & Environment ([475]) odhaduje, že podíl čínských značek a evropských značek koupených čínskými společnostmi dosáhne v roce 2024 tržního podílu 11 %, v roce 2025 14 % a v roce 2027 20 % ([476]).

(1129) Závěrem lze říci, že vzhledem k politice čínské vlády, která podporuje čínské výrobce ve vývozu BEV, k vysoké atraktivitě trhu Unie, obrovskému nadbytku kapacit v Číně a značně vysokým volným kapacitám, jakož i skutečnosti, že objem dovozu BEV z ČLR se od roku 2020 výrazně zvýšil, svědčí o pravděpodobnosti, že tento dovoz bude i nadále výrazně narůstat, přičemž růst započne ve velmi krátké době a bude pokračovat i v následujících letech. Tento nárůst bude způsoben především domácími čínskými značkami a evropskými značkami koupenými čínskými společnostmi, a dojde k němu na úkor výrobního odvětví Unie, které bude pravděpodobně nadále ztrácet svůj podíl na trhu.

Pravděpodobný vývoj tržních podílů čínského dovozu na trhu Unie

(1130) Komora CCCME tvrdila, že pro posouzení objemu čínského dovozu BEV a pravděpodobnosti, že se tento dovoz v budoucnu zvýší, by měl být posouzen veškerý dovoz BEV z Číny, a zejména vlastní dovoz odvětví BEV v Unii.

(1131) Současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti. V reakci na toto tvrzení Komise rozdělila veškerý dovoz z Číny na dovoz od čínských vývozců ve spojení s výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii (Renault, BMW a Mercedes-Benz), kteří přecházejí na výrobu BEV na trhu Unie, na dovoz od společnosti Tesla a na dovoz od všech ostatních čínských dovozců, jako jsou evropské značky, které v minulosti získaly čínské společnosti (Polestar a MG), čínští výrobci původního zařízení se spalovacím motorem (BYD, Chery, Dongfeng atd.) a čínské nově zakládané společnosti vyrábějící elektromobily (NIO, Xpeng atd.).

(1132) Tržní podíl dovozu čínských vyvážejících výrobců ve spojení s výrobním odvětvím Unie a podíl veškerého ostatního čínského dovozu na základě registrace se vyvíjel takto:

Tabulka 12a

Rozpis tržních podílů čínského dovozu

	2020	2021	2022	Období šetření
Tržní podíl čínských vyvážejících výrobců na dovozu v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_medium=Bibblio-footer-1
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe
([475]) Expertní skupina pro kampaň za čistou a udržitelnou dopravu pro všechny.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Období šetření
Tržní podíl veškerého ostatního čínského dovozu	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Agentura EEA ani společnost S&P Global Mobility neuvádějí původ BEV. Proto Komise pro rozlišení objemu BEV modelů skupiny Tesla dovážených z Číny od modelů vyráběných v Unii použila odpověď na dotazník vývozců, kterou skupina Tesla předložila ke své žádosti o individuální posouzení, jak je vysvětleno v 183. bodě odůvodnění. Příslušné údaje za období šetření navíc nejsou veřejně dostupné, proto Komise předložila informace o podílu společnosti Tesla na trhu jako rozmezí. V zájmu ochrany důvěrnosti údajů společnosti Tesla musela Komise oznámit příslušné údaje o dovozu čínských vyvážejících výrobců ve vztahu k výrobcům původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, rovněž jako rozmezí, protože jinak by údaje pro společnost Tesla mohly být vypočteny odečtením. Přesné údaje Komise uvede v konečném nařízení, jakmile budou potřebné údaje veřejně dostupné.

Zdroj: EEA a S&P Global Mobility

(1133) Z výše uvedené tabulky vyplývá, že z celkového dovozu z Číny podíl dovozu výrobců původního zařízení se spalovacím motorem z Unie, kteří přecházejí na výrobu BEV, sice mezi lety 2020 a 2021 vzrostl, ale od roku 2021 a v období šetření zůstal poměrně stabilní a během období šetření činil [4,7–5,7] %, a je tedy nižší než podíl veškerého ostatního čínského dovozu, který se zvýšil z 1,9 % v roce 2020 na 7,3 % v období šetření.

(1134) Komise rovněž během období šetření čtvrtletně zjišťovala čínský dovoz, který je uveden v následující tabulce.

Tabulka 12b

Rozpis tržního podílu čínského dovozu

	Období šetření			
	říjen–prosinec 2022	leden–březen 2023	duben–červen 2023	červenec–září 2023
Tržní podíl čínských vyvážejících výrobců na dovozu v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Tržní podíl veškerého ostatního čínského dovozu	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Zdroj: S&P Global Mobility

(1135) Z výše uvedené tabulky vyplývá, že na čtvrtletní bázi se podíl veškerého ostatního čínského dovozu na trhu zvýšil ve třech ze čtyř čtvrtletí během období šetření, a to z 6,8 % v prvním čtvrtletí na 8,8 % ve čtvrtém čtvrtletí, a překročil podíl dovozu uskutečněného výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, který během období šetření činil [5,6–6,8] %.

(1136) Na rozdíl od vysokého počtu oznámení od čínských vyvážejících výrobců, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění, výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, neoznámili žádné významné plány na dovoz BEV z Číny. Většina z nich má jeden model nebo značku BEV, který se dováží z Číny ve výrazně nižších objemech ve srovnání s jejich výrobou v Unii. Například společnost BMW oznámila, že její model BEV iX3, který byl v posuzovaném období dovážen z Číny, se od roku 2025 přestane

z Číny dovážet ([477]). Skupina BMW hodlá z Číny dovážet značku MINI Cooper ([478]), skupina Mercedes-Benz značku Smart, skupina Volkswagen značku Cupra a skupina Renault model Dacia Spring. Podíl tohoto dovozu na trhu je od roku 2021 poměrně stálý a neočekává se, že se ve velmi krátkém období a v blízké budoucnosti výrazně zvýší.

(1137) Kromě toho se neočekává, že by se dovoz společnosti Tesla z Číny výrazně zvýšil, protože volná výrobní kapacita společnosti Tesla je velmi nízká, pokud vůbec existuje. Podle veřejných informací hodlá společnost Tesla v Číně zvýšit svou výrobní kapacitu. Zdá se však, že společnost Tesla dosud neobdržela potřebná povolení od regulačních orgánů, a není jasné, zda je získá ([479]).

(1138) Z výše uvedeného tedy vyplývá, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.4. Dostatečná volně dostupná kapacita a absorpční kapacita trhů třetích zemí

(1139) Čínská vláda neposkytla seznam výrobců BEV v Číně. Proto se Komise musela v tomto ohledu uchýlit k veřejně dostupným informacím. Z nich vyplývá, že podle agentury Bloomberg v roce 2023 v Číně působilo přibližně 100 čínských výrobců elektromobilů, zatímco v roce 2019 jich bylo přibližně 500 ([480]).

a) *Kapacita a volná kapacita v Číně*

(1140) Jak je vysvětleno ve 49. bodě odůvodnění, v rámci šetření se přihlásilo 21 čínských skupin vyvážejících výrobců, kteří předložili odpověď na výběr vzorku. Na základě těchto odpovědí, jak je uvedeno v tabulce 13, se v posuzovaném období kapacita a volná kapacita těchto čínských vyvážejících výrobců zvyšovala. Během období šetření dosáhla jejich volná kapacita téměř 2,3 milionu BEV, což je 1,5násobek celkové skutečné spotřeby BEV v Unii ve stejném období ve výši 1 519 082 kusů, jak je uvedeno v tabulce 1.

Tabulka 13

Výroba a kapacita čínských spolupracujících vyvážejících výrobců

Jednotky	2020	2021	2022	Období šetření
Výroba	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapacita	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	*100*	*145*	*227*	*288*
Volná výrobní kapacita	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	*100*	*92*	*100*	*137*
Míra využití výrobní kapacity	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	*100*	*221*	*286*	*275*

Zdroj: Odpovědi čínských vyvážejících výrobců na výběr vzorku

([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) Údaje o výrobě, výrobní kapacitě a volné kapacitě založené na spolupracujících vyvážejících výrobcích však nejsou úplné. Z informací zveřejněných Čínským sdružením výrobců automobilů („CAAM“) vyplývá, že celková výroba BEV v Číně činila 5,8 milionu, jak je uvedeno v 1144. bodě odůvodnění. Proto za předpokladu, že čínští výrobci BEV, kteří se do šetření nepřihlásili, měli stejnou míru využití kapacity jako čínští vyvážející výrobci, kteří se přihlásili, činila celková kapacita BEV v Číně 9,18 milionu kusů a volná kapacita 3,34 milionu BEV, což je 2,2násobek spotřeby BEV v Unii v období šetření.

(1142) Vzhledem k tomu, že na stejných výrobních linkách může výrobce automobilů vyrábět jak vozy se spalovacím motorem, tak BEV, zabývala se Komise na základě veřejně dostupných informací také celkovou výrobní kapacitou osobních automobilů v Číně. Z článku zveřejněného deníkem China Daily vyplývá, že podle Čínského sdružení osobních automobilů činila v roce 2021 v Číně výrobní kapacita osobních automobilů využívajících nové zdroje energie a automobilů se spalovacím motorem 40,89 milionu kusů ([481]). Tisková agentura Reuters dále ve svém článku uvedla, že podle Čínského sdružení osobních automobilů činila na konci roku 2022 celková výrobní kapacita osobních vozidel (využívajících nové zdroje a se spalovacím motorem) 43 milionů s mírou využití továren 54,5 % ([482]). Volná kapacita osobních vozidel v Číně tedy činila 23,4 milionu kusů. Tuto volnou kapacitu lze využít k výrobě BEV pro trh Unie.

(1143) Kromě toho bylo také oznámeno, že čínská vláda si je vědoma nadbytečné kapacity osobních vozidel a zavedla přísnější licenční režim pro schvalování regulačními orgány, který má dopad na společnosti, jež chtějí v Číně zahájit novou výrobu elektrických vozidel ([483]). Nicméně v Číně stále vznikají noví výrobci BEV, jako je čínský výrobce chytré spotřební elektroniky Xiaomi ([484]).

b) *Výroba v Číně*

(1144) Podle údajů sdružení CAAM ([485]) výroba BEV v Číně výrazně roste. Jak je uvedeno v tabulce 14, v období šetření bylo v Číně vyrobeno 5 836 000 BEV, což představuje nárůst o 489 % ve srovnání s rokem 2020, kdy bylo vyrobeno 991 000 BEV.

Tabulka 14

Celková výroba BEV v Číně

jednotky	2020	2021	2022	Období šetření
Výroba BEV v Číně	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	*100*	*279*	*518*	*589*

Zdroj: CAAM

c) *Poptávka v Číně*

(1145) V roce 2023 činil celkový prodej osobních automobilů v Číně 26,06 milionu kusů ([486]). Pro rok 2024 se předpokládá nárůst prodeje osobních vozidel o 3,1 % na 26,8 milionu kusů ve srovnání s rokem 2023 ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

(1146) V roce 2023 činil v Číně celkový prodej vozidel využívajících nové zdroje energie (BEV a PHEV) pro osobní dopravu 9,49 milionu ([488]). Odhaduje se, že v roce 2024 se prodej vozidel využívajících nové zdroje energie zvýší o 20 % oproti roku 2023 ([489]), a dosáhne tak 11,4 milionu kusů.

(1147) Prodej BEV (počet registrací) činil v období šetření více než 5 milionů, jak je vysvětleno v tabulce níže. Kromě toho bylo podle sdružení CAAM přibližně 87 % vyrobených BEV prodáno a registrováno v Číně.

Tabulka 15

Celková poptávka v Číně

jednotky	2020	2021	2022	Období šetření
Registrace BEV v Číně	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	*100*	*294*	*467*	*547*

Zdroj: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles a InsideEVs, China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023 (Prodej plug-in vozidel v Číně dosáhne v roce 2023 nového rekordu 8 milionů kusů)* ([490])

(1148) Nárůst trhu s BEV v Číně o 20 % v roce 2024 představuje 6,1 milionu BEV ve srovnání s kapacitou více než 9 milionů BEV. Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že domácí trh v Číně nebude schopen absorbovat svou velkou volnou kapacitu.

d) *Vývoz z Číny a dostupnost dalších vývozních trhů*

(1149) Na základě oficiálních celních statistik čínských orgánů vyvezla Čína v období šetření 1 471 136 BEV (což odpovídá nárůstu o 659 % ve srovnání s rokem 2020), z toho 486 550 BEV bylo vyvezeno do Unie, což představuje nárůst o 1 343 % ve srovnání s rokem 2020.

Tabulka 16

Vývoz BEV z Číny

	2020	2021	2022	Období šetření
Celkový čínský vývoz	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	*100*	*258*	*487*	*759*
Čínský vývoz do Unie	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% čínského vývozu do Unie v poměru k celkovému vývozu	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Zdroj: *GTA*

(1150) Z výše uvedené tabulky vyplývá, že trh Unie je pro čínské vyvážející výrobce hlavní vývozní destinací, která představuje 33,1 % celkového čínského vývozu BEV. Dalšími destinacemi jsou Spojené království (10 % celkového čínského vývozu), Thajsko (9 % celkového čínského vývozu), Filipíny (7 % celkového čínského vývozu) a Austrálie (6 % celkového čínského vývozu).

([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) Podíl BEV vyvážených do Unie na celkovém čínském vývozu se zvýšil ze 17,4 % v roce 2020 na 33,1 % v období šetření. Ačkoli celkový čínský vývoz BEV vzrostl během posuzovaného období více než šestkrát, vývoz do Unie se zvýšil v mnohem větší míře, a to více než desetinásobně během téhož období.

(1152) Kromě toho, jak je uvedeno v 1120. bodě odůvodnění a v tabulce 11, jsou trhy USA a Unie největšími trhy pro osobní automobily po Číně a trh USA je chráněn před dovozem čínských BEV vysokými dovozními cly, jak je vysvětleno v 1121. bodě odůvodnění. Další trhy, jako je Spojené království, Japonsko a Korea, jsou ve srovnání s trhem Unie relativně malé, jak je uvedeno v tabulce 11, a proto je absorpční kapacita trhu těchto třetích zemí omezená. A konečně, jak je vysvětleno v 1121. bodě odůvodnění, i další trhy třetích zemí, jako jsou USA a Turecko, mají zavedeny obchodní překážky vůči čínskému dovozu BEV.

e) *Závěr*

(1153) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že v příštích měsících a letech bude na trh Unie nadále směřovat značný objem výroby stávající nadbytečné kapacity BEV. Současné nadměrné kapacity a nedostatečná absorpční kapacita trhů třetích zemí či domácího trhu v Číně naznačují pravděpodobnost dalšího výrazného zvýšení subvencovaného čínského vývozu do Unie.

5.5. **Cenová hladina dovozu subvencovaných výrobků**

(1154) Dovoz BEV z Číny, který se dostal na trh Unie v období šetření, se uskutečnil za podstatně nižší ceny, než jsou ceny účtované výrobním odvětvím Unie. Jak je vysvětleno v 1029. bodě odůvodnění, Komise stanovila vážené průměrné rozpětí cenového podbízení za období šetření ve výši 12,7 % na základě analýzy jednotlivých typů na stejné obchodní úrovni. Jak je vysvětleno v 1033. bodě odůvodnění, prodejní cena čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byla navíc o 30 % nižší než vážené průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie.

(1155) Vzhledem k povaze trhu Unie, který je velmi transparentní a citlivý na ceny, je pravděpodobné, že cenová úroveň subvencovaného dovozu při rostoucích objemech povede k dalšímu pronikání na trh Unie a bude nadále vytvářet značný cenový tlak na výrobce v Unii v době, kdy je výrobní odvětví Unie obzvláště zranitelné, neboť trh přechází z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV.

(1156) Komise navíc zjistila existenci stlačování cen. Výrobní odvětví Unie skutečně prodávalo během celého posuzovaného období pod výrobními náklady. V důsledku značného cenového tlaku způsobeného levným subvencovaným dovozem z ČLR bylo výrobnímu odvětví Unie bráněno zvýšit své prodejní ceny, aby dosáhlo ziskové situace, což vedlo ke ztrátě.

5.6. **Stav zásob**

(1157) Úroveň zásob čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku je podrobně popsána v 1017. bodě odůvodnění, z něhož vyplývá, že na konci období šetření měli čínští vyvážející výrobci v Unii značné zásoby BEV (4,3 % spotřeby na trhu Unie (registrací) v období šetření nebo přibližně 19 % počtu registrací po dovozu z Číny). Tak velké množství rychle dostupných BEV je zjevně určeno především k prodeji na trhu Unie.

(1158) Kromě toho se v tisku objevily zprávy o hromadění zásob BEV dovezených z Číny a uskladněných v přístavech Unie kvůli logistickým potížím při další přepravě ([491]). Kromě toho byly v květnu 2024 v belgických přístavech hlášeny značné zásoby čínských BEV od společností SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda a Hongqi (130 000 BEV) ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. a Li, G., „European ports turned into 'car parks' as vehicle imports pile up" (Evropské přístavy se přeměnily na „parkoviště", kde se hromadí dovážená vozidla), *Financial Times*, 9. dubna 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) Dostupnost těchto zásob podtrhuje bezprostřední povahu hrozby újmy pro výrobce v Unii.

5.7. **Předvídatelnost a bezprostřednost změn okolností**

(1160) V čl. 8 odst. 8 základního nařízení se uvádí, že „[…] změna okolností, jež by přivodila stav, v němž by subvence působila újmu, musí být zřetelně předvídatelná a musí hrozit bezprostředně“.

(1161) Všechny výše uvedené činitele byly analyzovány a ověřeny s ohledem na období šetření.

(1162) Během dotčeného období se objem čínského dovozu exponenciálně zvýšil, a to více než pětkrát ve srovnání s počátkem posuzovaného období. Tento dovoz vyvíjel značný cenový tlak, který se projevil zjištěným cenovým podbízením a stlačováním cen. V souvislosti s prudce rostoucí spotřebou výrobní odvětví Unie během celého posuzovaného období trvale ztrácelo podíl na trhu na úkor subvencovaného dovozu z Číny, přičemž nejnižšího bodu dosáhlo během období šetření. V důsledku toho začal být postupný přechod od vozidel se spalovacím motorem na BEV brzděn, zejména v období šetření. Ziskovost, návratnost investic a peněžní toky se v období šetření zhoršily.

(1163) Pokud bude tento trend pokračovat, nebude výrobní odvětví Unie schopno zvýšit výrobu BEV tak, jak je to nezbytné v rámci přechodu trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV, a jeho situace se okamžitě změní ve významnou újmu. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění, čínská volná kapacita pro BEV je nejméně 2,2krát větší než spotřeba Unie a nemůže být absorbována domácí čínskou poptávkou, jak je vysvětleno v 1148. bodě odůvodnění, ani jinými hlavními čínskými vývozními trhy vzhledem k vysokým překážkám vstupu a jejich velikosti, jak je vysvětleno v 1120. a 1121. bodě odůvodnění. Kromě toho existují důkazy, že čínští vyvážející výrobci hodlají v blízké budoucnosti dále zvýšit svou přítomnost na trhu v klíčových zemích EU, včetně uvedení nových modelů na trh. A konečně, politika čínské vlády podporuje další okamžitý nárůst vývozu.

(1164) Výše uvedené skutečnosti a prvky ukazují, že subvencovaný dovoz se bude dále zvyšovat, a v důsledku toho je velmi pravděpodobné, že výrobnímu odvětví Unie bude bezprostředně působena újma.

5.8. **Tvrzení stran**

(1165) Společnost 24 tvrdila, že se očekává, že několik výrobců v Unii uvede v následujících letech na trh cenově dostupnější modely BEV, a silnější zastoupení výrobců v Unii v levnějších segmentech tak bude vyvíjet tlak proti možnému zvýšení podílu čínských výrobců na trhu. Společnost 24 dále tvrdila, že výrobcům v Unii bude v tomto procesu pomáhat tradiční konkurenční výhoda, kterou si toto odvětví vybudovalo během několika desetiletí úspěšné hospodářské soutěže v Unii a na celosvětovém trhu osobních vozidel. Společnost 24 rovněž uvedla, že odvětví osobních vozidel je silně ovlivněno faktory, jako je značka a loajalita, jakož i hodnota při dalším prodeji, a že tyto faktory jsou již dlouho důležitými překážkami pro vstup čínských subjektů na trh Unie a budou jimi i v budoucnu. Společnost 24 rovněž tvrdila, že na rozdíl od čínských vyvážejících výrobců má výrobní odvětví Unie na trhu Unie silné postavení, pokud jde o sítě prodejců a poprodejní služby, což prodej na trhu Unie usnadňuje.

(1166) Zatímco výrobní odvětví Unie má v úmyslu uvést na trh Unie více modelů BEV za různé ceny, očekává se, že čínští vyvážející výrobci se těmto novým modelům BEV přizpůsobí a budou nabízet podobné BEV za ještě nižší ceny, podobně jako tomu bylo během období šetření, jak je vysvětleno v 1029. bodě odůvodnění. Jak je vysvětleno v 1037. bodě odůvodnění, výrobní odvětví Unie mělo tradiční konkurenční výhodu na trhu s vozidly se spalovacím motorem. V minulosti nebyli čínští výrobci vozidel se spalovacím motorem na trhu Unie úspěšní, protože vozidla se spalovacím motorem vyráběná výrobci v Unii byla technologicky vyspělejší a na vyšší úrovni než čínská vozidla se spalovacím motorem, zejména pokud jde o bezpečnost. Situace v odvětví BEV je však odlišná, protože výrobci v Unii jsou stále v rané fázi budování technologie BEV, zatímco v Číně byl vývoj této technologie zahájen před několika lety a mezitím značně pokročil. Co se týče loajality zákazníků a značky, jak je vysvětleno v 1037. bodě odůvodnění, rychlý růst společnosti Tesla je jasným příkladem toho, že pokud jde o úspěch a cenovou sílu na trhu BEV, hodnota značky vybudovaná na vozidlech se spalovacím motorem nebo neexistence této hodnoty má okrajový význam. Zejména s ohledem na cíl EU, aby do roku 2035 nahradila BEV vozidla se spalovacím motorem, jak je vysvětleno v 1222. bodě odůvodnění, je velmi pravděpodobné, že

spotřebitelé ze středního a nižšího segmentu přejdou na levnější čínská BEV. Pokud jde o prodejce, Číňané aktuálně budují sítě prodejců a využívají výhod online prodeje, který se již osvědčil jako úspěšná strategie společnosti Tesla. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.9. **Závěr**

(1167) S ohledem na analýzu všech výše uvedených skutečností a důkazů dospěla Komise k závěru, že výrobnímu odvětví Unie hrozí podstatná újma, která je jasně předvídatelná a hrozící.

(1168) Současnou situaci výrobního odvětví Unie, kdy se nemůže uskutečnit prodej nezbytný k návratnosti vysokých investic potřebných na přechod trhu, pravděpodobně dále zhorší pokračující subvencovaný dovoz BEV z ČLR, který se neustále zvyšuje značným tempem a za podhodnocené a stlačené ceny, jakož i zvláštní zaměření čínské vlády na trh Unie vzhledem k tomu, že trh Unie je jediným významným otevřeným světovým trhem. Tato hrozící podstatná újma dále ohrozí zvýšení výroby a prodeje BEV výrobního odvětví Unie v souladu s přechodem trhu Unie od vozidel se spalovacím motorem k BEV.

(1169) Kromě toho je zřejmá změna okolností, která by jinak vedla k bezprostřednímu vzniku újmy pro výrobní odvětví Unie. Jak je uvedeno v 1157. a 1158. bodě odůvodnění, čínští vyvážející výrobci mají v Unii velké zásoby snadno dostupných BEV, které jsou jednoznačně určeny k prodeji na trhu Unie. Dále, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění, velký počet čínských vyvážejících výrobců oznámil, že hodlají na trh Unie uvést několik nových modelů BEV a v krátké době rozšířit svou přítomnost na trhu Unie tím, že vstoupí na trh několika členských států EU. Tato oznámení jasně naznačují zájem čínských vyvážejících výrobců o trh Unie. Pokud nebudou přijata žádná vyrovnávací opatření, je velmi pravděpodobné, že tyto prvky způsobí výrobnímu odvětví Unie značné ztráty. Bezprostřednost těchto skutečností, které vedou k podstatné újmě, jasně ukazuje obrácený trend ziskovosti, který se u výrobního odvětví Unie začal na konci posuzovaného období zhoršovat, a také neustále klesající podíly na trhu během posuzovaného období. Všechny tyto prvky podporují prozatímní zjištění hrozby újmy podle čl. 8 odst. 8 základního nařízení.

6. **PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI**

6.1. **Účinek dovozu subvencovaných výrobků**

(1170) Jak ukazují tabulky 2a a 2b, dovoz čínských BEV a registrace BEV po dovozu zaznamenaly v posuzovaném období velký nárůst podílu na trhu Unie. V tomto období se podíl dovozu na trhu zvýšil z 3,9 % v roce 2020 na 25,0 % v období šetření, přičemž podíl čínských registrací se zvýšil z 3,5 % na 22,8 %.

(1171) Ve 1023. až 1032. bodě odůvodnění Komise prokázala, že čínský dovoz se během období šetření podbízel cenám výrobního odvětví Unie o nejméně 12,7 %. Komise rovněž zjistila, že čínský dovoz v posuzovaném období stlačoval ceny výrobního odvětví Unie.

(1172) Vzhledem k výraznému nárůstu subvencovaného dovozu čínských BEV za ceny nižší než ceny výrobního odvětví Unie, ztrácelo výrobní odvětví Unie v období šetření podíl na trhu a nemohlo prodávat ani za ceny, které by mu umožnily alespoň pokrýt jeho náklady. Komise proto vyvodila závěr, že tento subvencovaný dovoz měl negativní dopad na situaci výrobního odvětví Unie.

(1173) Kromě toho, jak je popsáno v oddíle 5, existuje řada činitelů, které ukazují, že čínští výrobci BEV představují pro výrobní odvětví Unie rostoucí hrozbu újmy. Čínští výrobci BEV mají v Unii značné zásoby BEV, které jsou připraveny k prodeji na trhu Unie. V Číně navíc existuje značná a stále rostoucí volná kapacita, která je k dispozici pro vývoz. Jak je uvedeno v 1121. bodě odůvodnění, USA, jediný další významný vývozní trh pro Čínu, zavedly opatření, která budou zjevně odrazovat od zvyšování dovozu. Unie se tak stala nejatraktivnější destinací pro čínský vývoz.

(1174) Kromě toho je zřejmé, že nárůst vývozu do Unie bude pokračovat a v dohledné budoucnosti se ještě zvýší, jak je vysvětleno v 1111. až 1138. bodě odůvodnění. Toto hrozící zvýšení vývozu do Unie dále poškodí schopnost výrobního odvětví Unie zvýšit úroveň prodeje, udržet si podíl na trhu a ochránit své investice tím, že bude umožněna jejich spravedlivá návratnost.

(1175) Komise proto došla k předběžnému závěru, že subvencovaný dovoz čínských BEV vyvolává hrozbu podstatné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie.

6.2. **Další známé činitele**

(1176) V souladu s čl. 8 odst. 6 základního nařízení Komise rovněž zkoumala, zda mohly jiné známé činitele jednotlivě nebo společně oslabit příčinnou souvislost, která byla předběžně zjištěna mezi subvencovaným dovozem a zjištěnou hrozbou újmy, takže tato souvislost již není skutečná a podstatná.

6.2.1. *Dovoz ze třetích zemí*

(1177) Mimo dovozů z Číny měly v období šetření podíl na trhu vyšší než 1 % dovozy z Jižní Koreje, Spojeného království, Mexika, Japonska a Spojených států amerických. Množství dovozu a podíly na trhu, jakož i průměrné dovozní ceny z těchto třetích zemí se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 17

Dovoz ze třetích zemí

Země		2020	2021	2022	Období šetření
Jižní Korea	Množství (kusy)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Index	*100*	*126*	*111*	*160*
	Tržní podíl	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Index	*100*	*78*	*53*	*53*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Index	*100*	*108*	*117*	*128*
Spojené království	Množství (kusy)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Index	*100*	*197*	*244*	*395*
	Tržní podíl	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Index	*100*	*121*	*117*	*132*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Index	*100*	*97*	*97*	*96*

Země		2020	2021	2022	Období šetření
Mexiko	Množství (kusy)	291	29 090	25 484	31 310
	Index	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Tržní podíl	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Index	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Index	*100*	*91*	*92*	*100*
Japonsko	Množství (kusy)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Index	*100*	*81*	*188*	*483*
	Tržní podíl	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Index	*100*	*49*	*90*	*161*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Index	*100*	*119*	*157*	*156*
USA	Množství (kusy)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Index	*100*	*50*	*7*	*35*
	Tržní podíl	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Index	*100*	*31*	*4*	*12*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Index	*100*	*93*	*219*	*192*
Ostatní země	Množství (kusy)	849	1 332	2 307	1 564
	Index	*100*	*157*	*272*	*184*
	Tržní podíl	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Index	*100*	*96*	*130*	*61*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Index	*100*	*68*	*87*	*131*
Celkem všechny země kromě ČLR	Množství (kusy)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Index	*100*	*119*	*102*	*166*
	Tržní podíl	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Index	*100*	*73*	*49*	*55*
	Průměrná cena (v EUR/kus)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Index	*100*	*105*	*114*	*123*

Zdroj: *celní údaje členských států*

(1178) Dovoz z Jižní Koreje se v posuzovaném období zvýšil ze zhruba 56 000 na zhruba 90 000, avšak jeho podíl na trhu klesl z 10,2 % v roce 2020 na 5,5 % v období šetření. Kromě toho průměrné dovozní ceny vzrostly a byly v průměru vyšší než cena čínského dovozu.

(1179) Dovoz ze Spojeného království se během posuzovaného období zvýšil ze zhruba 20 000 na zhruba 77 000. Ačkoli jeho průměrná cena v tomto období mírně klesla, jeho podíl na trhu zůstal relativně stabilní a v posuzovaném období se nezvýšil nad 5 %. Ačkoli průměrná dovozní cena ze Spojeného království byla v letech 2020 a 2022 mírně nižší než dovozní cena z Číny (3,0 %, resp. 0,1 %), v roce 2021 a v období šetření byla vyšší než čínské dovozní ceny (7,8 %, resp. 4,0 %).

(1180) Dovoz z Mexika, Japonska a USA představoval v období šetření méně než 2 % podílu na trhu. S výjimkou Japonska v letech 2020 a 2021 byly navíc průměrné dovozní ceny po celé posuzované období převážně vyšší než průměrná dovozní cena čínského dovozu.

(1181) Dovoz ze všech ostatních zemí byl zanedbatelný.

(1182) Na základě výše uvedené analýzy došla Komise k předběžnému závěru, že dovoz z ostatních třetích zemí v období šetření neoslabil příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a hrozbou újmy způsobenou výrobnímu odvětví Unie.

6.2.2. *Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie*

(1183) Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie se vyvíjela takto:

Tabulka 18

Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie

	2020	2021	2022	Období šetření
Objem vývozu (v kusech)	190 101	291 766	454 555	632 256
Index	*100*	*153*	*239*	*333*
Ceny vývozu	42 374	40 082	47 723	47 482
Index	*100*	*95*	*113*	*112*

Zdroj: Eurostat (kód KN 8703 80 10)

(1184) Úroveň vývozu BEV výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšila o 233 %. V porovnání s prodejem výrobního odvětví Unie na trhu Unie se jednalo o vyšší míru nárůstu, jak je uvedeno v tabulce 5.

(1185) Průměrná vývozní cena výrobního odvětví Unie byla vyšší než výrobní náklady, jak ukazuje tabulka 7.

(1186) Proto byl učiněn předběžný závěr, že vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie neoslabila příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a zjištěnou hrozbou újmy.

6.2.3. *Činitele související s poptávkou*

(1187) Mezi hlavní činitele ovlivňující poptávku po BEV patří doba nabíjení, dostupnost dobíjecí infrastruktury, související otázka dojezdové vzdálenosti a nařízení o emisích uhlíku z vozidel uvedené v 1223. bodě odůvodnění.

(1188) Prodej BEV a dobíjecí kapacita BEV spolu pozitivně korelují, přičemž dobíjecí kapacita BEV je klíčovým prvkem podporujícím růst prodeje BEV na trhu Unie.

(1189) Společnost 24 tvrdila, že nedostatek dostatečné veřejné dobíjecí infrastruktury je i nadále hlavní překážkou pro větší rozšíření BEV u spotřebitelů v Unii a že působí jako významná překážka pro poptávku spotřebitelů, což má nepříznivý dopad na výrobní odvětví Unie. Společnost 24 rovněž uvedla, že se v nadcházejících letech očekává výrazný růst unijního trhu s BEV.

(1190) Komise uvedla, že společnost 24 předložila protichůdné argumenty, když na jedné straně tvrdila, že existují činitele, které významně omezují poptávku po BEV v Unii, jako je dobíjecí infrastruktura, a na druhé straně, že poptávka rychle roste a očekává se, že trh BEV v Unii výrazně poroste. Komise souhlasila s tím, že vzhledem k ambiciózním cílům stanoveným Unií a k příslušným nařízením EU lze očekávat, že trh BEV v Unii v příštích letech rychle poroste. S ohledem na nedostatek jiných vyspělých technologií pro pohon s nulovými emisemi lze očekávat, že do roku 2035 dosáhne trh BEV úrovně celkového dnešního trhu s osobními automobily.

(1191) Kromě toho Komise konstatovala, že došlo k rychlému pokroku při řešení případných překážek spojených s dobíjením, ať už doma, v soukromém nabíjecím prostoru (například v podniku nebo na parkovišti) nebo prostřednictvím přístupu k veřejnému dobíjecímu bodu. V Unii prudce roste množství veřejně přístupné i soukromé dobíjecí infrastruktury, ať už se analyzuje podle instalované kapacity nebo počtu dobíjecích bodů. Do konce roku 2022 bude v Unii 475 000 veřejných dobíjecích bodů s instalovaným výkonem 5,1 kW na jedno BEV. Instalovaná kapacita soukromé dobíjecí infrastruktury činila 8,0 kW na jedno BEV v Unii. Celková velikost dobíjecí infrastruktury v Unii se do roku 2030 zvýší na 35 milionů dobíjecích bodů ([493]).

(1192) Kromě toho EU přijala nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva ([494]), podle kterého budou muset být všechny vnitrostátní silnice a dálnice v Unii do roku 2025 vybaveny veřejnými dobíjecími stanicemi v závislosti na počtu elektromobilů, které budou v té době na silnicích. Podle tohoto nařízení by dobíjecí stanice měly být k dispozici každých 60 km podél hlavních dálnic EU, přičemž i) do 31. prosince 2025 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 400 kW a zahrnuje alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW; ii) do 31. prosince 2027 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnuje alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW. Nařízení rovněž stanoví závazné cíle založené na vnitrostátním vozovém parku, jako je požadavek zajistit prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic celkový výkon alespoň 1 kW pro každé bateriové elektrické lehké užitkové vozidlo.

(1193) Poptávka po BEV na trhu Unie v posuzovaném období rychle rostla. Tabulka 1 ukazuje, že v tomto období vzrostla zřejmá i skutečná spotřeba o více než 180 %. Očekává se, že pokrok v bateriových technologiích povede k dalšímu zvýšení dojezdu a zkrácení doby nabíjení a že dostupnost veřejné a soukromé dobíjecí infrastruktury se bude nadále zlepšovat, čímž se postupně odstraní veškerá související omezení poptávky. S ohledem na závazné cíle pro emise z nového prodeje na trhu Unie (a značné sankce za jejich nedodržení) stanovené nařízeními EU, jak je vysvětleno v 1222. a 1223. bodě odůvodnění, se proto očekává, že poptávka v budoucnu nadále poroste.

(1194) Při probíhajícím přechodu od vozidel se spalovacím motorem k BEV je zásadní, aby si výrobní odvětví Unie dokázalo udržet úspory z rozsahu tím, že si zachová dostatečné objemy prodeje a podíly na trhu. Výrobnímu odvětví Unie to umožní návratnost jeho nákladů a vytvoření dostatečné ziskovosti pro nezbytné investice. Ještě důležitější je to v současné fázi, kdy se unijní trh BEV stále vyvíjí a dosud není zralý.

(1195) Tabulky 2a a 2b však ukazují, že odvětví BEV v Unii ztrácí podíl na trhu neudržitelným tempem. Z posouzení provedeného v oddíle 5 dále vyplývá, že tyto ztráty podílu na trhu budou pokračovat až do konce roku 2026. Ačkoli činitele omezující poptávku mohly mít dopad již v minulosti, v blízké budoucnosti představuje pro výrobní odvětví Unie největší hrozbu pro úspěšný přechod trhu Unie na BEV nedávné a hrozící pronikání čínského subvencovaného dovozu na trh, jak je uvedeno v oddíle 6.1.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU, Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1.

(1196) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem došla Komise k předběžnému závěru, že jakákoli omezení poptávky, zejména v souvislosti s dostupností dobíjecí infrastruktury, by nezmírnila příčinnou souvislost mezi subvencovanými dovozy a předběžně zjištěnou hrozbou újmy. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.4. *Konkurenceschopnost odvětví BEV v Unii*

(1197) Komora CCCME tvrdila, že závislost výrobců BEV v Unii na dodávkách baterií a dalších konstrukčních částí ze třetích zemí obecně ovlivňuje jejich konkurenceschopnost. Komora CCCME a společnost 24 tvrdily, že nedostatečná vertikální integrace výrobců v Unii a jejich závislost na zdrojích baterií ze třetích zemí vede k vyšším nákladům na baterie a k dalším výrobním nákladům. Komora CCCME a společnost 24 dále uvedly, že negativní účinky vyplývající z nedostatečné vertikální integrace byly zhoršeny dalšími činiteli, které nesouvisejí s dovozem BEV z Číny, jako jsou i) narušení dodavatelského řetězce v důsledku pandemie COVID-19 a rusko-ukrajinské války, ii) zvýšené náklady na suroviny, iii) nedostatek kritických konstrukčních částí, například polovodičů, a iv) vysoké ceny energie. Společnost 24 rovněž uvedla, že výrobní odvětví Unie včas neinvestovalo do dodavatelského řetězce elektrických baterií a zaměřovalo se na automobily se spalovacím motorem, kde mělo konkurenční výhodu, a do trhu s BEV začalo investovat teprve nedávno.

(1198) Komise uvedla, že výhody vertikální integrace se týkaly především společnosti BYD, nikoli všech čínských vyvážejících výrobců. Výrobní odvětví Unie se skládá ze společností, které baterie nakupují na světovém trhu, a dalších, které investují do jejich výroby. Výrobní odvětví Unie ve skutečnosti neustále zvyšuje kapacitu výroby baterií.

(1199) Kromě toho, ačkoli čínští vyvážející výrobci získali výhody v oblasti dodávek baterií a klíčových surovin pro baterie, tyto výhody byly získány převážně subvencováním, jak je uvedeno v oddíle 3.7.2. Údajné konkurenční výhody proto nesnižují příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a hrozbou újmy.

(1200) Narušení dodavatelského řetězce a další činitele zvyšující ceny surovin a energie byly celosvětovými problémy, které se netýkaly výhradně výrobního odvětví Unie, a proto výrobní odvětví Unie jako celek nemá žádnou specifickou konkurenční nevýhodu. Kromě toho se jednalo o otázky týkající se především posuzovaného období, přičemž komora CCCME a společnost 24 neprohlásily ani nezdůvodnily, do jaké míry budou mít tyto činitele dopad na situaci výrobního odvětví Unie v nadcházejících letech.

(1201) Vzhledem ke zjištěním Komise uvedeným v předchozích bodech odůvodnění byla proto tato tvrzení zamítnuta.

6.2.5. *Konkurence mezi automobily se spalovacím motorem a BEV*

(1202) Společnost 24 a komora CCCME tvrdily, že konkurence mezi vozidly se spalovacím motorem a BEV by měla být zkoumána jako příčinná souvislost. Komora CCCME ani společnost 24 však toto tvrzení blíže nevysvětlily ani nerozvedly.

(1203) Cíle právních předpisů Unie v oblasti emisí zajistí, aby výrobní odvětví Unie rychle přešlo na BEV, jak je vysvětleno v 1223. bodě odůvodnění. Ačkoli tedy v současné době na trhu Unie existuje konkurence mezi vozidly se spalovacím motorem a BEV, výroba a prodej vozidel se spalovacím motorem se bude postupně snižovat souběžně s nárůstem výroby a prodeje BEV v souladu s emisními cíli EU. Proto se také postupně sníží konkurence mezi vozidly se spalovacím motorem a BEV ve prospěch prodeje BEV.

(1204) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem došla Komise k předběžnému závěru, že dopad soutěže ohledně prodeje vozidel se spalovacím motorem by nezmírnil příčinnou souvislost mezi subvencovanými dovozy a předběžně zjištěnou hrozbou újmy. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.6. *Nedostatek úspor z rozsahu a začínajících podniků*

(1205) Komora CCCME tvrdila, že nedostatek úspor z rozsahu u výrobců BEV v Unii vede k pravděpodobně vyšším nákladům. Dále bylo tvrzeno, že někteří výrobci v Unii, jako například společnost e.Go, se spoléhají na koncepci mikrotováren a nemohou dosáhnout úspor z rozsahu, jakých se dosahuje v případě gigatováren a velkých výrobních zařízení. Kromě toho komora CCCME tvrdila, že někteří výrobci v Unii, například Fisker a e.Go, aktuálně zahájili výrobu BEV, a proto by Komise měla ve své analýze zohlednit také situaci některých začínajících výrobců v Unii.

(1206) Komise se řídila metodikou posuzování příčinných souvislostí ve vztahu k jejich dopadu na celé výrobní odvětví Unie. Pouhá existence činitelů týkajících se malé části výrobního odvětví Unie nebyla považována za reprezentativní pro výrobní odvětví Unie jako celek, a proto byl učiněn předběžný závěr, že nijak nezmírňuje příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a předběžně zjištěnou hrozbou újmy. Pokud jde o širší výrobní odvětví Unie, Komise se domnívala, že právě dovoz z Číny ohrožuje vyhlídky výrobního odvětví Unie na dosažení potřebného rozsahu a ziskovosti v blízké budoucnosti. Tento subvencovaný dovoz brání výrobnímu odvětví Unie v dosažení potřebných prodejních cílů, aby mohlo odpovídajícím způsobem zvýšit výrobu a dosáhnout úspor z rozsahu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.7. *Otázky dodávek*

(1207) Společnost 24 rovněž tvrdila, že výrobní odvětví Unie nemá kapacitu, aby uspokojilo rychle rostoucí poptávku, která souvisí s ekologickou transformací.

(1208) V rozporu s tvrzením společnosti 24 šetření odhalilo, že výrobní odvětví Unie má dostatečnou kapacitu k výrobě BEV a uspokojení poptávky na trhu Unie. Jak je vysvětleno v 1060. bodě odůvodnění, jelikož využití kapacity bylo v období šetření nižší než 40 %, byl vyvozen předběžný závěr, že výrobní odvětví Unie má dostatečnou výrobní kapacitu, aby uspokojilo budoucí nárůst poptávky po BEV, a navíc je možné vyčlenit větší kapacitu z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.8. *Politika EU v oblasti biopaliv*

(1209) Komora CCCME tvrdí, že EU v minulosti upřednostňovala výrobu bionafty před výrobou BEV, což vedlo k tomu, že výroba BEV měla nízkou prioritu.

(1210) Toto tvrzení bylo velmi vágní a neobsahovalo žádné podrobnosti, které by vysvětlily význam tohoto bodu. Připomíná se, že jak je vysvětleno v 1223. bodě odůvodnění, Komise zavedla pro rok 2020 a následující roky specifické emisní cíle pro všechny nové osobní automobily a flotily lehkých užitkových vozidel, a to pro značky i skupiny. Komise proto nesouhlasila s tím, že by výrobě BEV přičítala nízkou prioritu.

(1211) Kromě toho Komise v oddíle 5 výše dospěla k závěru, že výrobnímu odvětví Unie bezprostředně hrozí podstatná újma ze strany subvencovaného dovozu pocházejícího z Číny. Komora CCCME nezdůvodnila, jak politika EU v oblasti biopaliv negativně ovlivní situaci výrobců BEV v Unii v nadcházejících letech. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.9. *Dovoz výrobního odvětví Unie z Číny*

(1212) Komora CCCME tvrdila, že dovoz výrobního odvětví Unie z Číny by mohl být činitelem, který způsobuje hrozbu újmy odvětví BEV v Unii.

(1213) Komise se k dovozu společností výrobního odvětví Unie z Číny vyjádřila v 998. bodě odůvodnění. Nebylo jasné, na jaké společnosti výrobního odvětví Unie se komora CCCME ve svém posouzení odvolává a jak by tento dovoz mohl v blízké budoucnosti způsobit újmu. V 1130. až 1138. bodě odůvodnění je jasně vysvětlen očekávaný vývoj množství a cen dovozu z Číny obecně i dovozu od skupin v čínském vlastnictví, jako jsou BYD, Geely a SAIC. Jak je vysvětleno v tabulce 12a, dovoz čínských značek zvýšil svůj podíl na trhu z 1,9 % v roce 2020 na 7,3 % v období šetření. Závěr zní, že hlavní hrozbu újmy představují v nadcházejících letech skupiny v čínském vlastnictví.

(1214) Vzhledem k výše uvedenému posouzení a nejasnostem ohledně relevance tohoto tvrzení se mělo za to, že toto tvrzení nebylo doloženo, a proto bylo zamítnuto.

6.3. **Závěr**

(1215) Komise zjistila souvislost mezi rostoucím subvencovaným dovozem z ČLR a hrozbou podstatné újmy.

(1216) Komise rozlišila a oddělila účinky všech ostatních známých činitelů na situaci výrobního odvětví Unie od účinků subvencovaného dovozu z ČLR působícího újmu.

(1217) Komise zjistila, že ostatní zjištěné činitele, jako je dovoz ze třetích zemí, vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie, činitele související s poptávkou, konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie, konkurence mezi automobily se spalovacím motorem a BEV, nedostatečné úspory z rozsahu a nedostatečné množství začínajících podniků, problémy s dodávkami, politika EU v oblasti biopaliv a dovoz výrobního odvětví Unie z Číny, neoslabují příčinnou souvislost, a to jednotlivě ani společně. Čínští vyvážející výrobci měli v posuzovaném období určité výhody, jako například zabezpečené dodávky baterií a surovin. Komise však nedospěla k závěru, že by v tomto období došlo k podstatné újmě. U žádného z ostatních činitelů nebylo přesvědčivě doloženo, jak tyto činitele bezprostředně ohrožují výrobní odvětví Unie nebo že oslabují jasnou hrozbu subvencovaného čínského dovozu v nadcházejících letech.

(1218) Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že rostoucí subvencovaný dovoz z ČLR představuje hrozbu podstatné újmy pro odvětví BEV v Unii, pokud nebudou přijata opatření.

7. **ZÁJEM UNIE**

(1219) V souladu s článkem 31 základního nařízení Komise zkoumala, zda může učinit jednoznačný závěr, že v tomto případě není přijetí vyrovnávacích opatření odpovídajících celkové výši napadnutelných subvencí v zájmu Unie, a to navzdory zjištění subvencování působícího újmu. Komise při stanovení zájmu Unie vycházela z analýzy všech různých relevantních zájmů, včetně zájmu výrobního odvětví Unie, dovozců, uživatelů, dodavatelů a spotřebitelů.

(1220) Připomínky týkající se zájmu Unie zaslaly čínská vláda, komora CCCME, Evropské sdružení dodavatelů automobilového průmyslu („CLEPA“), Německé sdružení automobilového průmyslu („VDA“), Evropské sdružení výrobců oceli („EUROFER“), společnost 31 a společnost 29.

7.1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(1221) Automobilový průmysl hraje v hospodářství Unie důležitou roli, neboť poskytuje přímá a nepřímá pracovní místa pro 12,9 milionu lidí, což představuje 7 % celkové zaměstnanosti v EU. Z toho přibližně 24 %, tj. 3,1 milionu, tvoří pracovní místa ve výrobě ([495]). Automobilový průmysl je hnací silou tvorby hospodářských hodnot Evropy, konkurenceschopnosti a dobrých životních podmínek ve společnosti.

(1222) V Zelené dohodě pro Evropu ([496]) Komise definovala cíl dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Tento cíl byl uzákoněn v roce 2021 zveřejněním nařízení (EU) 2021/1119 („evropský právní rámec pro klima“) ([497]). Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy, kde emise od roku 1990 rostou. Proto jsou BEV pro Unii důležitým výrobkem pro dosažení jejích cílů v oblasti klimatu.

([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_en
([497]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999, Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

(1223) EU také zavedla specifické emisní cíle pro všechny nové osobní automobily a lehké užitkové vozy pro výrobce pro rok 2020 a následující roky v nařízení (EU) 2019/631, které bylo později změněno nařízením (EU) 2023/851 ([498]). Toto nařízení je klíčovou součástí evropské politiky ochrany klimatu. Nařízení stanoví, že od roku 2021 nesmí být průměrné emise nových osobních automobilů registrovaných v Unii vyšší než 95 g CO_2/km, a to pro celý vozový park v EU. Od roku 2025 budou tyto cíle zpřísněny: u nových vozových parků osobních automobilů registrovaných v Unii bude proto od roku 2025 požadováno snížení emisí CO_2 o 15 % a od roku 2030 o 55 %. Pro rok 2035 se na vozový park osobních a lehkých užitkových vozidel bude vztahovat cíl snížení emisí CO_2 o 100 %. Pokud nebude příslušný cíl pro celý vozový park splněn, Komise uloží poplatek za překročení emisí ve výši 95 EUR za každý překročený gram CO_2 za každé nově registrované vozidlo.

(1224) Těchto cílů lze dosáhnout zejména prostřednictvím rostoucího podílu elektrických vozidel ve vozovém parku. Cílené snížení emisí CO_2 v Unii však představuje velkou výzvu pro celé odvětví dopravy, protože elektrifikace zdaleka přesahuje pouhou přeměnu tepelných pohonů na elektrické a vztahuje se na celý hodnotový řetězec elektrických vozidel. Jedná se o složitý přechod, který zahrnuje celý řetězec automobilového průmyslu od těžby, přes chemické látky, výrobu elektrických pohonných jednotek a napájecích sad, energetiku až po sběr a recyklaci bateriového odpadu. Z toho vyplývá, že automobilový průmysl prochází zásadní transformací.

(1225) Kromě toho mají pro vývoj BEV strategický význam elektrické baterie. Místo výroby elektrických baterií je pro výrobce BEV velmi důležité. Zatímco elektrické články lze přepravovat a zasílat relativně snadno, po jejich zabudování do modulů a následně do napájecích sad se tyto operace stávají podstatně obtížnějšími a nákladnějšími. Výrobci BEV tak mohou pro tuto fázi procesu využívat výhod blízkosti dodavatelů baterií nebo ji dokonce realizovat ve vlastním závodě. Blízkost a úzký kontakt s dodavateli baterií jsou důležité i vzhledem k tomu, že baterie nejsou standardními výrobky, ale jsou vyráběny podle specifikací výrobců vozidel. Například velikost a funkčnost BEV určuje typ baterie, kterou vyžaduje, což na druhou stranu ovlivňuje složení směsi surovin na začátku procesu (což opět vytváří možnou efektivitu pro vertikálně integrované hráče na trhu). Zatímco v posuzovaném období byli výrobci BEV v Unii závislí na dovozu baterií, a to zejména z Číny, výrobci automobilů se zavázali k rozsáhlým investicím do vlastních kapacit na výrobu baterií, většinou prostřednictvím partnerství se specializovanými subjekty. Tyto investice představují několik miliard eur a budou realizovány do roku 2030 ([499]).

(1226) Při přechodu na elektrifikaci je pro výrobce automobilů v Unii velmi riskantní ztratit ziskovost a podíl na trhu ve prospěch subvencovaného dovozu z Číny, protože by to znamenalo, že by nebyli schopni realizovat nezbytné investice do nových bateriových technologií, které zvýší dojezd, zkrátí dobu nabíjení, sníží náklady a zlepší bezpečnost, a tím tohoto přechodu úspěšně dosáhnout. Na druhé straně čínské společnosti byly schopny dosáhnout úspor z rozsahu díky velkým částkám subvencí poskytnutých čínskou vládou, přičemž vyvážejí BEV do Unie za nekalé ceny, čímž přebírají podíl na trhu výrobního odvětví Unie, které se potýká se značnými ztrátami a následnou neschopností realizovat potřebné investice. Pokud výrobní odvětví Unie bude subvencovaným čínským dovozem nevratně poškozeno, nebude tak dosaženo cíle elektrifikace, přičemž by mohlo dojít k ohrožení cílů Evropské unie v oblasti klimatu.

(1227) Uložení vyrovnávacích opatření by umožnilo výrobnímu odvětví Unie spravedlivě soutěžit na trhu a vyrábět a prodávat na trhu Unie dostatečné množství BEV, což by mu umožnilo stát se v budoucnu ziskovým. Jak je vysvětleno v 1078. bodě odůvodnění, odvětví BEV v Unii je kapitálově náročné, a proto potřebuje čas, aby dosáhlo úspor z rozsahu, aby pokrylo své fixní náklady a bylo ziskové. Uložení opatření by proto chránilo výrobní odvětví Unie před intenzivním a nekalým cenovým tlakem ze strany čínského dovozu, kterému by jinak čelilo.

([498]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu, Úř. věst. L 110, 25.4.2023, s. 5.

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Pokud by vyrovnávací opatření nebyla uložena, byly by v důsledku nekalého obchodování ohroženy investice, které průmysl BEV v Unii věnoval na přechod k elektrifikaci, a pracovní místa v automobilovém průmyslu uvedená v 1221. bodě odůvodnění. Výrobní odvětví Unie by nebylo schopno dodržet přechod trhu Unie z výroby automobilů se spalovacím motorem na BEV, protože ceny subvencovaného čínského dovozu by se podbízely cenám výrobců BEV v Unii. Navíc hrozí, že Unie ztratí jedno ze svých nejdůležitějších výrobních odvětví a že Unie jako region by mohla v technologiích a inovacích zaostávat za Čínou a USA a mohlo by se stát, že nesplní své cíle v oblasti klimatu.

(1229) Sdružení VDA konstatovalo, že obchodní činnost čínských společností v Číně i v zahraničí podporuje dosahování úspor z rozsahu a celosvětově přispívá k ziskovosti v oblastech, jako je výroba, logistika a výzkum a vývoj. Podle sdružení VDA podporují tyto vlivy ve stávajícím globálním světovém řádu a obchodním modelu také rozvoj evropského automobilového průmyslu.

(1230) Společnost 24 tvrdila, že ačkoli v minulosti existovaly obavy ze vstupu japonských a korejských výrobců automobilů na trh Unie a z jejich rostoucích podílů na něm v 80. letech 20. století a později, vstup japonských a korejských výrobků podnítil úsilí výrobců v Unii o přizpůsobení, inovace a efektivitu. Navíc japonští a korejští výrobci zahájili výrobu v Unii, stali se součástí výrobního odvětví Unie, a tím přímo přispěli k jejímu rozvoji a pokroku. Společnost 24 dále uvedla, že totéž lze očekávat od čínských výrobců BEV.

(1231) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila, protože mezi vzestupem korejských a japonských výrobců automobilů v minulých letech a současnými čínskými výrobci původního zařízení existují zásadní rozdíly. Zejména to, že korejští a japonští výrobci původního zařízení soutěžili s automobily se spalovacím motorem s výrobci původního zařízení z Unie, kteří měli dlouholeté zkušenosti a dodavatelské řetězce. Naproti tomu je klíčovým faktorem v soutěži mezi čínskými a unijními výrobci BEV dominantní postavení Číny ve výrobě elektrických baterií. Výrobci v Unii v současné době budují své bateriové klastry pro trh Unie se značnými investicemi a náklady, a jsou proto ve velmi odlišné pozici ve srovnání s dobou zvýšeného dovozu automobilů z Japonska a Koreje. Kromě toho museli korejští a japonští výrobci v minulosti vstupovat na trh Unie hlavně prostřednictvím obchodních zastoupení, což bylo spojeno s vysokými náklady a trvalo dlouho je vybudovat. Avšak v současné době je pro čínské vyvážející výrobce snazší navázat kontakt se spotřebitelem přímo bez zprostředkovatele pomocí modelů nákupu automobilů přes internet a přímého prodeje, jež rostou. A konečně, v minulosti museli výrobci v Unii soutěžit pouze s malým počtem korejských a japonských výrobců, zatímco během období šetření, jak je vysvětleno v 1125. bodě odůvodnění, působí na trhu Unie více než 14 čínských výrobců BEV. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(1232) Čínská vláda tvrdila, že uložení vyrovnávacích opatření není v zájmu Unie, protože odvětví BEV v Unii nemá dostatečnou kapacitu k výrobě BEV pro uspokojení celé poptávky po BEV v Unii.

(1233) Šetřením bylo zjištěno, že výrobní odvětví Unie má dostatečnou kapacitu k výrobě BEV a uspokojení poptávky Unie, jak je vysvětleno v 1060. bodě odůvodnění. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

(1234) Komise zjistila, že přechod od výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV by byl exponenciálním nárůstem subvencovaného dovozu ohrožen, a způsobilo by to hrozbu podstatné újmy výrobnímu odvětví Unie. Expozice výrobního odvětví Unie vůči masivnímu nárůstu čínského dovozu za nekalé ceny, který se podbízí prodejním cenám výrobního odvětví Unie, a jeho rychle rostoucí podíl na trhu budou mít na situaci výrobního odvětví Unie značně nepříznivý vliv, pokud jde o ztrátu objemu prodeje a tržního podílu, jakož i rychle se snižující ziskovost, což povede ke značným ztrátám, a tudíž i ke ztrátě investic. Nevyhnutelně to povede k uzavření výrobních závodů v Unii a k masivní ztrátě pracovních míst. Komise proto vyvodila předběžný závěr, že by uložení opatření bylo v zájmu výrobního odvětví Unie.

7.2. **Zájem dovozců, kteří nejsou ve spojení**

(1235) Jak je uvedeno ve 47. bodě odůvodnění, žádný dovozce, který není ve spojení, během šetření nespolupracoval. Komise proto předběžně dospěla k závěru, že vzhledem k nedostatečné spolupráci dovozců, kteří nejsou ve spojení, by uložení vyrovnávacích opatření nemělo na dovozce, kteří nejsou ve spojení, nepřiměřený účinek.

7.3. **Zájem uživatelů**

(1236) Výrobek, který je předmětem šetřením, používá několik typů uživatelů, zejména leasingové společnosti, autopůjčovny, společnosti pro sdílení automobilů, taxislužby a koncoví uživatelé.

(1237) Na dotazník pro uživatele odpovědělo sedm uživatelů ze dvou skupin společností, a to společnost 32 a šest společností patřících do skupiny Leasys. Tyto společnosti používaly výrobek, který je předmětem šetřením, k pronájmu svým zákazníkům.

(1238) Společnost 32 předložila na dotazník neúplnou odpověď. Komise zaslala písemné upozornění na nedostatky s žádostí o dodatečné informace. Společnost na písemné upozornění na nedostatky neodpověděla s tím, že je to příliš zatěžující. Komise proto odpověď společnosti na dotazník 32 neověřila. Ve vyplněné části odpovědi na dotazník však společnost 32 uvedla, že pokud by se prokázalo, že čínské subvence způsobují uměle nízké ceny BEV v Unii, mohlo by to být škodlivé pro celý evropský dodavatelský řetězec. Měla za to, že pokud by nekalé cenové praktiky prostřednictvím vládní podpory vozidel vyráběných v Číně poškodily životaschopnost dodavatelů BEV v Unii, byla by reciproční opatření na ochranu evropské výroby spravedlivá a nutná k zajištění jistoty dodávek.

(1239) Společnosti skupiny Leasys předložily úplné odpovědi na dotazník a jak je vysvětleno v 80. bodě odůvodnění, Komise ověřila dvě z nich, které rovněž nakupovaly BEV z Číny.

(1240) Komise zjistila, že spolupracující uživatelé dohromady nakupovali méně než 0,1 % celkového dovozu z Číny i dovozu z jiných zemí a 1 % celkového prodeje výrobního odvětví Unie (na základě registrace). Během období šetření nakupovali v Číně méně než 5 % výrobku, který je předmětem šetření, více než 95 % od výrobců v Unii a zbytek z jiných zemí.

(1241) Obrat a náklady dvou ověřených uživatelů, které vznikly v souvislosti s BEV pocházejícími z Číny, představovaly méně než 2 % jejich celkového obratu a celkových nákladů během období šetření. Rozpětí ziskovosti ověřených uživatelů se v období šetření pohybovalo v rozmezí od jednociferných po nízké dvouciferné hodnoty.

(1242) Komise zjistila, že uložení vyrovnávacích opatření by mělo určitý dopad na některé nákladové položky související s BEV pocházejícími z Číny, zejména na odpisy, úrokové náklady a pojištění. Vzhledem k omezenému podílu těchto nákladových položek na celkových nákladech ověřených uživatelů (méně než 2 %) a velmi malému podílu BEV z Číny na jejich celkovém vozovém parku však byl dopad vyrovnávacích cel na jejich celkové náklady shledán zanedbatelným. Analýza provedená Komisí na základě údajů poskytnutých oběma ověřenými uživateli za období šetření ukázala, že případné zvýšení nákladů způsobené uložením vyrovnávacích opatření by vedlo pouze k nepatrnému snížení jejich ziskových rozpětí a že obě společnosti by byly i nadále ziskové. Tento malý vliv na ziskovost by byl dále zmírněn možností uživatelů přenést alespoň část zvýšení nákladů na odběratele nebo přejít na alternativní zdroje dodávek. Dva ověření uživatelé se rovněž domnívali, že uložení vyrovnávacích opatření nebude mít významný dopad na jejich finanční výkonnost.

(1243) Na základě informací obsažených ve spisu a s přihlédnutím k názorům zúčastněných stran proto Komise dospěla k předběžnému závěru, že uložení opatření nebude mít na uživatele nepřiměřený dopad.

7.4. **Zájem dodavatelů**

(1244) Sdružení VDA a CLEPA konstatovala, že čínský trh, jakožto největší automobilový trh na světě, má pro dodavatele a výrobce automobilů zásadní význam z hlediska konkurenceschopnosti a posílení inovačních možností. Tvrdili, že jakékoli kroky, které by mohly vést ke zhoršení přístupu na čínský trh pro dodavatele a výrobce automobilů v Unii, by mohly z dlouhodobého hlediska poškodit inovační možnosti a konkurenceschopnost příslušných odvětví.

(1245) Jak je vysvětleno v 1253. bodě odůvodnění, účelem šetření je obnovit rovné podmínky na trhu Unie. Šetření se netýká přístupu společností v Unii na čínský trh a samo o sobě nemůže vést ke zhoršení přístupu dodavatelů a výrobců v Unii na čínský trh. Tvrzení bylo proto zamítnuto. V každém případě, pokud tímto tvrzením sdružení VDA a CLEPA odkazovala na možnost, že by Čína podnikla odvetná opatření v podobě omezeného přístupu na svůj trh pro společnosti Unie, je tato otázka řešena v oddíle 7.6 níže.

(1246) Svaz EUROFER šetření podpořil. Poukázal na to, že automobilový průmysl je významným spotřebitelem oceli, a proto je budoucí zdraví výrobců BEV v Unii zásadní i pro ocelářské odvětví Unie. Svaz EUROFER tvrdil, že škodlivý dovoz subvencovaných BEV z Číny by měl na ocelářský průmysl Unie negativní dopad. Podle svazu EUROFER existuje strategický zájem na zachování zdravého automobilového průmyslu v Unii s cílem udržet v Unii ocelářství a miliony souvisejících pracovních míst. Svaz EUROFER prohlásil, že Komise by měla urychleně přijmout opatření s cílem zachovat dobré zdraví automobilového průmyslu v Unii a zabránit hrozbě újmy.

(1247) Společnost 29 rovněž vyjádřila svou podporu šetření s tím, že vyrovnávací opatření pomohou obnovit rovné podmínky a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi výrobci automobilů a dalšími zúčastněnými stranami. Tvrdila, že v důsledku subvencovaného dovozu z Číny se očekává pokles tržního podílu odvětví BEV v Unii, což negativně ovlivní prodej a zisky společností vyrábějících vstupní konstrukční části a jejich schopnost investovat v Unii.

(1248) Společnost 31 rovněž vyjádřila svou podporu šetření a doufá, že povede k vyrovnání podmínek v automobilovém průmyslu v Unii. Podle společnosti 31 by bylo narušeno úsilí Unie o ekologickou transformaci, přičemž související investice a inovace automobilového průmyslu by byly oslabeny a společnosti v Unii by byly nespravedlivě znevýhodněny.

(1249) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k předběžnému závěru, že uložení vyrovnávacích opatření je v zájmu dodavatelů v Unii.

7.5. **Dopad na spotřebitele a vliv na cíle v oblasti klimatu**

(1250) Sdružení VDA uvedlo, že pro dosažení cíle EU v oblasti mobility bez emisí CO_2 do roku 2035 musí být na trhu Unie dostatečná nabídka elektrických vozidel. Podle jejího názoru by růst cen BEV z Číny mohl dosažení tohoto cíle ztížit. Sdružení VDA, stejně jako čínská vláda, prohlásilo, že Komise by měla zvážit význam Číny pro transformaci celého evropského průmyslu a zejména automobilového průmyslu směrem k uhlíkové neutralitě. Společnost 24 uvedla, že výrobní kapacita výrobního odvětví Unie, která je omezená zejména kvůli problémům s dodávkami baterií z tuzemska a zahraničí, nestačí k tomu, aby EU mohla splnit své cíle v oblasti klimatu v odvětví silniční dopravy, a proto je EU při dosahování svých cílů závislá na dovozu BEV, přičemž Čína bude v tomto ohledu i nadále pro EU důležitým partnerem. Společnost 24 dále uvedla, že vyrovnávací cla by ohrozila dodávky cenově dostupných BEV na trh Unie pro spotřebitele v Unii s nízkými a středními příjmy, což by v konečném důsledku ohrozilo provádění opatření EU k řešení existenční hrozby, kterou představuje změna klimatu.

(1251) Cílem současného šetření je zajistit, aby si výrobci BEV v Unii a v Číně konkurovali za rovných podmínek, a zabránit újmě, kterou výrobcům v Unii hrozí způsobit subvencovaný dovoz. Vyrovnávací cla proto pouze kompenzují narušující subvencování; obchod však bude nadále pokračovat. Potenciální zvýšení cen pro spotřebitele v Unii musí být vyváženo vůči katastrofálnímu dopadu levného dovozu na výrobní odvětví Unie, které bude po úplném přechodu trhu z vozidel se spalovacím motorem na BEV zajišťovat miliony pracovních míst v EU. Zánik automobilového průmyslu v Unii by měl obrovský negativní dopad na trh Unie, což by se přeneslo i na dodavatelský průmysl a mohlo by vést ke ztrátě milionů pracovních míst v Unii. Šetřením bylo

zjištěno, že vzhledem k omezenému zvýšení cen, tj. toho zvýšení, které pouze zohledňuje nespravedlivé subvencování zjištěné během tohoto šetření, nedojde k nepřiměřenému zvýšení cen pro spotřebitele, i kdyby bylo plně přeneseno na konečného odběratele. Očekává se však, že alespoň část zvýšení cen bude absorbována dovozci. Komise dále uvedla, že oboustranné úsilí v boji proti klimatickým změnám nemůže být založeno na nekalé soutěži prostřednictvím levných subvencovaných BEV, ale mělo by vycházet z rovných podmínek, kde hnací silou ekologické transformace bude spravedlivá hospodářská soutěž a inovace. Odvětví BEV v Unii je nepostradatelné v rámci ambice EU snížit čisté emise skleníkových plynů, pro což je třeba zajistit unijní dodavatelský řetězec pro vozidla s nulovými emisemi, aby bylo zajištěno, že všechny nové automobily registrované v Evropě budou mít v roce 2035 nulové emise.

(1252) Komora CCCME předložila ekonomickou analýzu, kterou vypracovali dva profesoři z univerzity Katholieke Universiteit Leuven a Centra pro výzkum hospodářské politiky. Tato zpráva dospěla k závěru, že čínský dovoz BEV je pro unijní trh BEV, pro unijní výrobce a spotřebitele BEV a pro Unii jako celek nepostradatelný, protože je nezbytný pro zachování hospodářské soutěže a inovací v Unii a pro urychlení dostupnosti cenově dostupných BEV pro běžné spotřebitele a pro zajištění plnění cílů Unie v oblasti klimatu.

(1253) Bez ohledu na autoritativní a objektivní hodnotu této zprávy Komise konstatovala, že účelem vyrovnávacích cel není zastavit dovoz BEV z Číny, ale obnovit rovné podmínky na trhu Unie, které jsou narušeny subvencovaným dovozem z Číny za nízké ceny. Hospodářská soutěž na trhu Unie musí být spravedlivá. Úsilí v boji proti změnám klimatu nemůže být založeno na nekalé hospodářské soutěži subvencovaných levných BEV, ale mělo by vycházet z rovných podmínek, kdy spravedlivá hospodářská soutěž a inovace budou hnací silou ekologické transformace.

(1254) Celkově lze tedy učinit předběžný závěr, že uložení vyrovnávacích opatření neohrozí cíle v oblasti klimatu, ale naopak přispěje k jejich dosažení.

7.6. **Riziko odvetných opatření**

(1255) Sdružení CLEPA, VDA a společnost 24 tvrdily, že uložení vyrovnávacích cel by mohlo vést k odvetným opatřením ze strany Číny. Sdružení CLEPA a VDA tvrdily, že Komise by měla zvážit riziko odvetných opatření a dopad, který by případná odvetná opatření ze strany Číny mohla mít na současný obchod s Čínou a investice v Číně.

(1256) Současné antisubvenční šetření je šetřením založeným na faktech, které je plně v souladu s platnými pravidly WTO a EU. Vychází z důkazů o existenci širokého okruhu napadnutelných čínských subvencí, jakož i z hrozby újmy pro výrobní odvětví Unie v důsledku masivního nárůstu čínských nadměrných kapacit a rychle rostoucího levného a subvencovaného dovozu BEV do Unie, jak je vysvětleno v tomto nařízení. Šetření nemá a nemůže kompenzovat jakoukoli konkurenční výhodu, kterou by čínské výrobní odvětví mělo. Jejím cílem je hlavně zajistit, aby Unie a čínští vyvážející výrobci soutěžili na trhu Unie za rovných podmínek.

(1257) Čína a čínští vyvážející výrobci měli rozsáhlá práva na obhajobu a na účast v šetření a na nestranný soudní přezkum konečného rozhodnutí, aniž by se museli uchýlit k odvetným opatřením.

(1258) Komise proto předběžně dospěla k závěru, že údajné riziko odvetných opatření nepředstavuje prvek, který by hovořil proti uložení vyrovnávacích opatření.

7.7. **Vzájemná závislost**

(1259) Čínská vláda uvedla, že vzhledem k tomu, že dodavatelské řetězce BEV v Unii a Číně jsou vzájemně závislé a v celém hodnotovém řetězci hluboce integrované, jakákoli opatření by narušila jejich stabilitu a kontinuitu, jakož i růst odvětví BEV v Unii, Číně a na celém světě.

(1260) Jak je vysvětleno v 1253. bodě odůvodnění, účelem šetření je obnovit rovné podmínky na trhu Unie. Čínská vláda dále nevysvětlila, do jaké míry by vyrovnávací opatření ovlivnila dodavatelské řetězce a jak by tato opatření mohla narušit stabilitu a kontinuitu. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

7.8. **Vládní pobídky v Unii**

(1261) Čínská vláda uvedla, že Unie sama poskytuje výrobcům v Unii subvence, a uvedla několik příkladů těchto subvencí. Čínská vláda proto naznačila, že předmětem vyrovnávacích opatření by neměly být žádné subvence poskytnuté čínským výrobcům BEV.

(1262) Komise uvedla, že čínská vláda nezdůvodnila, proč by skutečnost, že Unie údajně poskytuje subvence výrobcům v Unii, měla mít dopad na stávající šetření. V souladu se základním antisubvenčním nařízením by měla být vyrovnávací cla uložena v případě, že subvencovaný dovoz ze zemí, které nejsou členy Evropské unie, způsobuje podstatnou újmu nebo v tomto šetření hrozí, že způsobí podstatnou újmu výrobcům v Unii. V této souvislosti není důležité, zda výrobci v Unii dostávají finanční podporu od členských států nebo orgánů EU na výrobu nebo prodej výrobku, který v žádném případě není předmětem tohoto šetření. Šetření se zaměřuje na hrozbu újmy způsobenou dovozem subvencovaných výrobků z Číny do Unie. Kromě toho čínská vláda nezdůvodnila, proč by tyto subvence měly být napadnutelné nebo proč by měly mít nepříznivé účinky na zájmy Číny, což v žádném případě není předmětem tohoto šetření. Kromě toho skutečnost, že EU sama poskytovala subvence odvětví BEV v Unii, nemá vliv na prozatímní zjištění Komise, že čínská vláda poskytovala vyvážejícím výrobcům BEV subvence, které jsou podle Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních WTO a základního nařízení napadnutelné a způsobují výrobnímu odvětví Unie újmu. V rozporu s tvrzením čínské vlády vytvářejí čínské napadnutelné subvence nekalou hospodářskou soutěž na trhu Unie, která by jen bránila rozvoji odvětví BEV v Unii. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

7.9. **Účinky subvencí narušující obchod**

(1263) Podle čl. 31 odst. 1 základního nařízení je třeba přihlédnout zejména k nutnosti odstranit účinky subvence působící újmu, které spočívají v narušení obchodu, a obnovit účinnou hospodářskou soutěž.

(1264) Šetřením bylo zjištěno, že čínští vyvážející výrobci prodávají na trhu Unie významné objemy subvencovaných BEV za uměle nízké ceny. Pokud bude tato situace pokračovat, budou mít čínští vyvážející výrobci i nadále nespravedlivou konkurenční výhodu, což oslabí již tak zranitelnou situaci výrobního odvětví Unie.

(1265) V důsledku toho Komise dospěla k předběžnému závěru, že subvencovaný čínský dovoz bude v průběhu času zvyšovat své účinky narušující obchod a nadále bude výrobnímu odvětví Unie odpírat rovné podmínky.

7.10. **Ostatní tvrzení**

(1266) Společnost 24 tvrdila, že uložení vyrovnávacích opatření není v zájmu Unie, jelikož i) použití opatření na ochranu obchodu není vhodnou reakcí na řešení systémového problému s dodávkami, kterému čelí výrobní odvětví Unie a který vyplývá z nedostatečné kapacity výroby baterií v Unii, omezené dostupnosti polovodičů a nedostatečného přístupu k surovinám, což jsou činitele, které omezují rozvoj výrobního odvětví Unie a které nesouvisejí s dovozem z Číny; ii) zájem Unie v této souvislosti vyzývá k provádění přední světové průmyslové politiky založené na zajištění přístupu na trh, který je nezbytný pro podporu rozvoje výrobního odvětví Unie, zatímco uložení vyrovnávacích opatření by tento rozvoj pouze omezilo; iii) čínští výrobci nakonec přesunou svou výrobu BEV pro trh Unie do Unie a iv) uložení vyrovnávacích cel může vyvolat řetězovou reakci, která v konečném důsledku poškodí výrobní odvětví Unie, protože vlády třetích zemí budou reagovat na zvýšené (odkloněné) toky BEV zavedením vlastních opatření omezujících obchod zaměřených na BEV, která by nemusela nutně rozlišovat mezi dovozem BEV z Unie a z Číny.

(1267) Připomíná se, že účelem současného šetření je pouze obnovit rovné podmínky na trhu Unie. Vyrovnávací opatření jsou důvodná, pokud jsou splněny podmínky pro uložení vyrovnávacích opatření stanovené v základním nařízení. Uložení vyrovnávacích opatření nevylučuje, že Unie může přijmout další politické iniciativy k řešení různých problémů, s nimiž se výrobní odvětví Unie potýká. Toto tvrzení tedy samo o sobě neznamená, že vyrovnávací opatření týkající se BEV nejsou v zájmu Unie. Pokud jde o přístup na trh Unie, není záměrem tohoto šetření zastavit dovoz BEV z Číny. Kromě toho skutečnost, zda čínští vyvážející výrobci začnou vyrábět BEV v Unii, není relevantní pro současné šetření, které se zabývá pouze újmou nebo hrozbou újmy způsobenou odvětví BEV v Unii subvencovaným dovozem z Číny. Kromě toho je tvrzení o možném zahájení šetření na ochranu obchodu, které by vyústilo v opatření omezující obchod vůči čínskému dovozu BEV jinými třetími zeměmi, čistě spekulativní. Závěrem Komise zdůraznila, že tato případná šetření musí být zahájena na základě jejich skutkové podstaty a důkazech *prima facie*, které jsou pro zahájení takových šetření nezbytné. Tvrzení společnosti 24, že tato šetření by nerozlišovala mezi dovozem z Číny a z Unie, je tedy neopodstatněné. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

7.11. Závěr ohledně zájmu Unie

(1268) Na základě výše uvedených skutečností vyvodila Komise předběžný závěr, že neexistují přesvědčivé důvody, které by prokazovaly, že by uložení vyrovnávacích opatření odpovídajících celkové výši napadnutelných subvencí na dovoz BEV pocházejících z Číny nebylo v zájmu Unie.

8. CELNÍ EVIDENCE

(1269) Jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění, Komise z vlastního podnětu podmínila dovoz BEV celní evidencí na základě nařízení o celní evidenci. Tato evidence byla zavedena s ohledem na možné uplatnění vyrovnávacích opatření se zpětnou působností podle čl. 16 odst. 4 základního nařízení. Celní evidence dovozu by měla být ukončena. V této fázi řízení nelze přijmout rozhodnutí o možném zpětném uplatnění vyrovnávacích opatření.

8.1. Připomínky k celní evidenci

(1270) Po zveřejnění nařízení o celní evidenci byly obdrženy připomínky k celní evidenci od společností 22, 24, komory CCCME, společností Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (dále jen „Asia Euro Taizhou“) a Tesla. Komise nepovažuje za nutné se v této fázi těmito připomínkami zabývat. Podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení je celní evidence nástrojem, který má Komise k dispozici, aby nařídila celním orgánům přijmout vhodná opatření k zavedení takové celní evidence dovozu, aby následně mohla být vůči dováženým výrobkům zavedena opatření ode dne celní evidence. Ustanovení čl. 14 odst. 5 rovněž ponechává Komisi prostor pro uvážení, kdy má být taková celní evidence provedena, a umožňuje celní evidenci z vlastního podnětu. Komise tuto diskreční pravomoc uplatnila v nařízení o celní evidenci.

9. PROZATÍMNÍ VYROVNÁVACÍ OPATŘENÍ

(1271) Na základě závěrů Komise o subvencování, újmě, příčinných souvislostech a zájmu Unie a v souladu s čl. 15 odst. 1 základního nařízení by mělo být uloženo prozatímní vyrovnávací clo na dovoz bateriových elektrických vozidel pocházejících z Čínské lidové republiky.

9.1. Prozatímní opatření

(1272) Na dovoz bateriových elektrických vozidel pocházejících z Čínské lidové republiky by měla být uložena prozatímní vyrovnávací opatření v souladu s pravidly stanovenými v čl. 12 odst. 1 základního nařízení, podle něhož prozatímní clo odpovídá předběžně zjištěné celkové výši napadnutelných subvencí.

(1273) Na základě výše uvedených skutečností by prozatímní sazby vyrovnávacího cla, vyjádřené jako cena CIF s dodáním na hranice Unie před proclením, měly činit:

Společnost	Prozatímní vyrovnávací clo
Skupina BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Skupina Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co. Ltd., — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Jiné spolupracující společnosti (příloha)	20,8 %
Všechny ostatní společnosti	37,6 %

(1274) Individuální sazby vyrovnávacího cla pro společnosti specifikované v tomto nařízení byly stanoveny na základě zjištění tohoto šetření. Proto situaci zjištěnou během tohoto šetření, pokud jde o tyto společnosti, odrážejí. Tyto sazby cla jsou použitelné výlučně na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z dotčené země a vyráběného uvedenými právními subjekty. Na dovoz dotčeného výrobku vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb vyrovnávacího cla.

10. **INFORMOVÁNÍ V PROZATÍMNÍ FÁZI ŠETŘENÍ**

(1275) V souladu s článkem 29a základního nařízení informovala Komise zúčastněné strany o plánovaném uložení prozatímních cel. Tyto informace byly zpřístupněny také široké veřejnosti na internetových stránkách GŘ TRADE. Zúčastněné strany dostaly tři pracovní dny na to, aby předložily připomínky k přesnosti výpočtů, které jim byly konkrétně sděleny.

(1276) Tři vyvážející výrobní skupiny zařazené do vzorku se vyjádřily k přesnosti výpočtu subvenčního rozpětí. V odůvodněných případech Komise výpočet a příslušná subvenční rozpětí opravila.

(1277) Kromě toho se vyvážející výrobce Great Wall Motor vyjádřil k zařazení svého názvu a názvů stran ve spojení na seznam spolupracujících stran nezařazených do vzorku v příloze. Tato chyba byla odstraněna.

(1278) Několik stran ve spojení se skupinami zařazenými do vzorku nebo s výrobci, jejichž název je uveden v příloze, jež obsahuje seznam spolupracujících společností nezařazených do vzorku, požádalo Komisi o zařazení jejich názvů do přílohy z důvodu, že jsou ve spojení s těmito společnostmi a že zahájily výrobu a vývoz BEV do EU. Jelikož tyto společnosti ve spojení během období šetření nevyráběly ani nevyvážely výrobek, který je předmětem šetření, byla tyto žádosti zamítnuty.

(1279) Všechny ostatní připomínky obdržené po předběžném poskytnutí informací budou projednány v konečné fázi.

11. **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

(1280) Komise v zájmu řádné správy vyzve zúčastněné strany k tomu, aby ve stanovené lhůtě předložily písemné připomínky a/nebo požádaly o slyšení u Komise v rámci obchodního řízení.

(1281) Zjištění týkající se uložení prozatímních cel jsou prozatímní a mohou být v konečné fázi šetření změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se prozatímní vyrovnávací clo na dovoz nových bateriových elektrických vozidel určených především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s výjimkou vozidel kategorií L6 a L7 podle nařízení (EU) č. 168/2013 ([500]) a motocyklů, poháněných (bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu) výhradně jedním nebo více elektromotory, včetně vozidel s vnitřním spalovacím motorem (pomocnou pohonnou jednotkou), v současnosti kódu KN ex 8703 80 10 (kód TARIC 8703 80 10 10) a pocházejících z Čínské lidové republiky.

2. Sazba prozatímního vyrovnávacího cla, která se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie, před proclením, je pro výrobek popsaný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanovena takto:

Společnost	Prozatímní vyrovnávací clo	Doplňkový kód TARIC
Skupina BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

Společnost	Prozatímní vyrovnávací clo	Doplňkový kód TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited		
Skupina Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co. Ltd., — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Jiné spolupracující společnosti (příloha)	20,8 %	
Všechny ostatní společnosti	37,6 %	8999

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané zástupcem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jeho jména a funkce, v tomto znění: *„Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (objem) nových bateriových elektrických vozidel prodávaných na vývoz do Evropské unie, pro které byla vystavena tato faktura, bylo vyrobeno společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“* Pokud taková faktura nebude předložena, použije se clo platné pro všechny ostatní společnosti.

4. Propuštění výrobku uvedeného v odstavci 1 do volného oběhu v Unii podléhá složení jistoty odpovídající výši prozatímního cla.

5. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

1. Zúčastněné strany předloží Komisi své písemné připomínky k tomuto nařízení do 15 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

2. Zúčastněné strany, které chtějí požádat o slyšení u Komise, tak učiní do pěti kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Zúčastněné strany, které chtějí požádat o slyšení u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních, tak mohou učinit do 5 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. Úředník pro slyšení přezkoumá žádosti podané mimo tuto lhůtu a může případně rozhodnout o jejich přijetí.

Článek 3

1. Celním orgánům se ukládá, aby ukončily celní evidenci dovozu zavedenou v souladu s článkem 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2024/785.

2. Shromážděné údaje o výrobcích, které byly dovezeny do Unie ke spotřebě nejdříve 90 dní před dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, se uchovají až do vstupu případných konečných opatření v platnost nebo do ukončení tohoto řízení.

Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 1 se použije po dobu čtyř měsíců.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 3. července 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Spolupracující čínští vyvážející výrobci, kteří nebyli zařazeni do vzorku:

Spolupracující vyvážející výrobce	Výrobci ve spojení	Doplňkový kód TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Spolupracující vyvážející výrobce	Výrobci ve spojení	Doplňkový kód TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	