



2024/2754

29.10.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/2754

ze dne 29. října 2024,

kterým se ukládá konečné 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⁾ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 15 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, která pocházejí z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčená země“, „ČLR“ nebo „Čína“), do Unie podle čl. 10 odst. 8 základního nařízení. Oznámení o zahájení řízení 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 nasvědčovaly tomu, že ze strany ČLR dochází k subvencování, 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 finančním 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, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj>).

⁽³⁾ Obecným pojmem „újma“ se rozumí podstatná újma, její hrozba nebo závažné zpoždění při zavádění některého 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) Jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2024/1866 ⁽⁴⁾ (dále jen „prozatímní nařízení“), Komise z vlastního podnětu zavedla celní evidenci dovozu nových BEV určených pro přepravu osob, která pocházejí z Číny, a to od 7. března 2024 prováděcím nařízením Komise (EU) 2024/785 ⁽⁵⁾ (dále jen „nařízení o celní evidenci“).

1.3. Prozatímní opatření

- (9) V souladu s článkem 29a základního nařízení Komise dne 12. června 2024 poskytla stranám souhrn navrhovaných prozatímních cel a podrobné údaje o výpočtu sazeb subvence. Zúčastněné strany byly vyzvány, aby se během tří pracovních dnů vyjádřily k přesnosti výpočtů. Připomínky byly obdrženy od čínských výrobců zařazených do vzorku – skupiny BYD, skupiny SAIC a skupiny Geely a od vyvážejících výrobců – společnosti Great Wall Motor Co. Ltd. (dále jen „GWM“), společnosti Spotlight Automotive Co. Ltd. (dále jen „Spotlight“) a společnosti Volkswagen (Anhui) Automotive Co. Ltd. (dále jen „Volkswagen (Anhui)“).
- (10) Dne 4. července 2024 uložila Komise prováděcím nařízením (EU) 2024/1866 prozatímní vyrovnávací opatření na dovoz BEV pocházejících z Číny.

1.4. Následný postup

- (11) Po zveřejnění podstatných skutečností a úvah, na jejichž základě byla uložena prozatímní vyrovnávací opatření (dále jen „poskytnutí prozatímních informací“), předložily připomínky skupina BYD, skupina SAIC a dceřiné společnosti skupiny Geely Polestar Performance AB (dále jen „Polestar“) a Volvo Car Cooperation, vyvážející výrobci skupina Dongfeng, GWM, NIO Holding (dále jen „NIO“), Spotlight, Tesla (Shanghai) Co. Ltd. (dále jen „Tesla (Shanghai)“), Volkswagen (Anhui), čínská vláda, Čínská obchodní komora pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (dále jen „komora CCCME“), Čínské sdružení výrobců automobilů (dále jen „sdružení CAAM“), výrobci v Unii společnost 18, společnost 22 a společnost 24 a německé sdružení Verband der Automobilindustrie e.V.

⁽⁴⁾ 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 (Úř. věst. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj).

⁽⁵⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj).

- (12) Na začátku Komise konstatovala, že komora CCCME a čínská vláda se k posouzení, která Komise provedla v prozatímním nařízení ohledně újmy a příčinné souvislosti, podrobně vyjádřily, avšak se zjištěními a jejich odůvodněním, které Komise uvedla v prozatímním nařízení, se často neztotožnily. Komora CCCME a čínská vláda rovněž zopakovaly velký počet připomínek, které vznesly ve svých podáních po zahájení řízení, aniž by se zabývaly konkrétními vysvětleními a odkazem na příslušné důkazy, které Komise uvedla v prozatímním nařízení. Komise rovněž konstatovala, že komora CCCME a čínská vláda analýzu provedenou Komisí z velké části zkritizovaly, aniž by v tomto ohledu předložily nové důkazy nebo svá tvrzení jakýmkoli důkazy podpořily. V následujících oddílech se Komise s připomínkami komory CCCME podrobně vypořádává, aniž by však opakovala stejné připomínky vznesené v jednotlivých oddílech.
- (13) Stranám, které o to požádaly, byla poskytnuta příležitost ke slyšení. Proběhla slyšení se skupinou BYD, komorou CCCME, skupinou Geely, čínskou vládou, společností Polestar, skupinou SAIC, společností Spotlight, společností Volkswagen (Anhui), společností 22, společností 24 a společností 27.
- (14) Komise nadále vyhledávala a ověřovala všechny informace, které považovala za nezbytné pro svá konečná zjištění. Při formulování konečných zjištění zvažila Komise připomínky podané zúčastněnými stranami a v odůvodněných případech své předběžné závěry upravila. Aby získala obsáhlejší informace o prodejních cenách, výrobních nákladech a ziskovosti v Unii po období šetření, požádala výrobce v Unii zařazené do vzorku o doplňující údaje. Všichni výrobci v Unii zařazení do vzorku poskytli požadované informace.
- (15) Dne 20. srpna 2024 Komise všechny zúčastněné strany informovala o podstatných skutečnostech a úvahách, na jejichž základě zamýšlí uložit konečné vyrovnávací clo na dovoz BEV pocházejících z ČLR (dále jen „poskytnutí konečných informací“). Všem stranám byla poskytnuta lhůta, během níž mohly k uvedeným konečným informacím předložit svá stanoviska.
- (16) Stranám, které o to požádaly, byla po poskytnutí konečných informací rovněž dána příležitost ke slyšení. Slyšení se konalo se skupinou SAIC, společností 27, skupinou BYD, komorou CCCME, čínskou vládou, společností Tesla (Shanghai), skupinou Geely, společností 22 a společností Polestar.
- (17) Po poskytnutí konečných informací předložily připomínky skupina BYD, společnost CATL, čínská vláda, společnost Tesla (Shanghai), společnost GWM, komora CCCME, sdružení CAAM, skupina SAIC, skupina Geely, sdružení VDA, sdružení Eurofer, společnost 27, společnost 18, společnost 24, společnost 22 a společnost Polestar.
- (18) Na základě těchto připomínek Komise upravila některá ze svých prozatímních zjištění, změnila některé úvahy, na jejichž základě zamýšlela uložit konečné vyrovnávací clo, a dne 9. září 2024 o tom informovala všechny zúčastněné strany (dále jen „poskytnutí dodatečných konečných informací“).
- (19) V návaznosti na poskytnutí dodatečných konečných informací předložily připomínky čínská vláda, komora CCCME, skupina BYD, společnost Tesla, společnost Smart a společnost 18 (pouze v důvěrné verzi). Poté, co uplynula lhůta, v níž se strany mohly k těmto dodatečným informacím vyjádřit, předložila připomínky v důvěrné verzi ještě společnost 18. Většina těchto připomínek již byla vypořádána ve zvláštním důvěrném sdělení určeném dané společnosti.

1.5. Výběr vzorku

1.5.1. Výběr vzorku výrobců v Unii

- (20) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že vzorek výrobců v Unii nebyl znám a nebyl reprezentativní a že zúčastněné strany nemohly reprezentativnost vzorku posoudit. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že nebylo známo, zda byli do vzorku zařazeni výrobci původního zařízení v Unii, zda všechny společnosti zařazené do vzorku byli výrobci původního zařízení / společnosti v Unii

přecházející z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV, nebo byli do vzorku zařazeni jiní výrobci BEV, neboť výrobci v Unii přecházející z vozidel se spalovacím motorem na BEV jsou případně v horší ekonomické pozici než jiní výrobci v Unii. Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že vzorek výrobců v Unii nebyl reprezentativní, neboť Komise na výrobce v Unii zařazené do vzorku neuplatnila zásadu jediného hospodářského subjektu, kterou uplatnila na vyvážející výrobce zařazené do vzorku. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že zásada jediného hospodářského subjektu byla uplatněna na výrobní odvětví Unie v předchozím šetření na ochranu obchodu, jako je *křemíkový kov z Číny*⁽⁶⁾, v němž byly dva výrobní subjekty (FerroPem a FerroAtlantica) ze skupiny výrobců v Unii – skupiny Ferroglobe – považovány za strany ve spojení a výroba výrobce v Unii zajišťovaná oběma těmito výrobními subjekty byla posuzována společně. Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že zásada jediného hospodářského subjektu je relevantní pro stanovení prodejních cen výrobního odvětví Unie, které jsou porovnávány s vývozní cenou pro účely analýzy cenového podbízení a stlačování cen.

- (21) Jak bylo vysvětleno ve 12. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byla výrobcům v Unii poskytnuta anonymita z důvodu rizika značně nepříznivého účinku v podobě odvetných opatření. Komise proto nemůže totožnost výrobců v Unii zařazených do vzorku zveřejnit. Anonymita poskytnutá výrobcům v Unii zařazeným do vzorku však neznamená, že vzorek není reprezentativní. Jak bylo vysvětleno ve 26. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byl výběr vzorku založen na největším reprezentativním objemu prodeje a výroby obdobného výrobku v Unii během období šetření⁽⁷⁾. Komise rovněž zohlednila zeměpisné rozložení výrobců v Unii a zajistila zahrnutí široké škály modelů BEV. Výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 38 % prodeje a 34 % celkového objemu výroby výrobního odvětví Unie v období šetření. Po inspekci na místě u výrobců v Unii zařazených do vzorku doplnila Komise dne 4. června 2024 do spisu poznámku⁽⁸⁾ a potvrdila, že výrobci v Unii zařazení do vzorku představovali 32 % prodeje v Unii a 30 % výroby v Unii v období šetření. Kromě toho by zveřejnění informace o tom, zda všechny společnosti zařazené do vzorku byly výrobci původního zařízení, kteří vyráběli vozidla s spalovacím motorem a nyní vyrábějí BEV, také neúmyslně odhalila totožnost některých výrobců v Unii, a Komise by tak porušila svou zákonnou povinnost zachovat anonymitu poskytnutou výrobcům v Unii. Proto byla žádost o zveřejnění této informace zamítnuta.

- (22) Komora CCCME navíc zaměnila zásadu jediného hospodářského subjektu s výběrem vzorku na úrovni skupiny. Pro objasnění se dodává, že zásada jediného hospodářského subjektu se za určitých podmínek uplatňuje pro výpočet vývozní ceny na úrovni ceny ze závodu (tj. u brány výrobce) pro účely výpočtu dumpingových rozpětí. Ve stávajícím antisubvenčním šetření Komise vývozní cenu ze závodu vypočítat nemusela, a proto se daná zásada v tomto šetření neuplatnila. Pokud jde o výběr vzorku výrobců v Unii, Komise při zahájení šetření informovala zúčastněné strany, že bude proveden na úrovni výrobního subjektu, nikoli na úrovni skupiny⁽⁹⁾. To je běžná praxe Komise při výběru vzorku výrobců v Unii a nebyly k dispozici žádné informace, které by mohly naznačovat, že v tomto šetření by bylo vhodné použít jiný přístup. Komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu rovněž neposkytly žádné důkazy. Kromě toho v šetření *křemíkového kovu z Číny* Komise oproti tvrzení komory CCCME a čínské vlády neuplatnila zásadu jediného hospodářského subjektu, nýbrž provedla šetření dvou výrobců ze stejné skupiny. Navíc ve stávajícím šetření byl výpočet rozpětí cenového podbízení proveden na úrovni ceny pro prodejce v Unii, jak je vysvětleno ve 1023. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, která se liší od úrovně ceny ze závodu.

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1394 ze dne 11. srpna 2022, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz křemíku pocházejícího z Čínské lidové republiky, rozšířené na dovoz křemíku zasílaného z Korejské republiky a Tchaj-wanu, bez ohledu na to, zda je deklarován jako pocházející z Korejské republiky nebo Tchaj-wanu, na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 211, 12.8.2022, s. 86).

⁽⁷⁾ Jak je vysvětleno v 9. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření subvencování a újmy zahrnovalo období od 1. října 2022 do 30. září 2023 (dále jen „období šetření“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy se týkalo období od 1. ledna 2020 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

⁽⁸⁾ t24.004547.

⁽⁹⁾ Tyto informace byly uvedeny ve formuláři pro výběr vzorku výrobců v Unii, který byl při zahájení šetření zpřístupněn na internetových stránkách GŘ pro obchod.

- (23) Závěry uvedené ve 24. až 45. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

1.5.2. Výběr vzorku dovozců

- (24) Jelikož k výběru vzorku dovozců nebyly vzneseny žádné připomínky, byly závěry uvedené v 46. až 47. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

1.5.3. Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR

- (25) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD namítla, že výběrem vzorku byla výsledná zjištění zkreslena, neboť do vzorku nebyla navzdory svému velkému objemu vývozu BEV na trh Unie zařazena společnost Tesla (Shanghai), a že téměř při každém šetření týkajícím se nápravných opatření v oblasti obchodu vybrala Komise vzorek na základě objemu vývozu. Skupina BYD rovněž tvrdila, že Komise jasně nevysvětlila, proč společnost Tesla (Shanghai) nebyla do vzorku zařazena a z jakého důvodu Komise akceptovala žádost této společnosti o individuální zjišťování.
- (26) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME zopakovaly své tvrzení, že vzorek vybraných čínských vyvážejících výrobců byl účelový, neobjektivní a v rozporu s čl. 27 odst. 1 základního nařízení. Zejména nezařazení společnosti Tesla (Shanghai) do vzorku čínských vyvážejících výrobců bylo v rozporu se samotným účelem výběru vzorku, základním nařízením a odráželo diskriminační přístup Komise. Podle čínské vlády a komory CCCME ztratil vzorek v důsledku nezařazení společnosti Tesla (Shanghai) svou reprezentativnost a společnost Tesla (Shanghai) mohla být v daném časovém rámci přiměřeně prošetřena. Komise měla navíc na ověření této společnosti a zjištění její sazby subvence čas a zdroje, a proto ji bývala mohla zařadit do vzorku již od začátku. Nezařazením společnosti Tesla (Shanghai) do vzorku Komise údajně uměle zvýšila vážené průměrné clo platné pro spolupracující čínské vyvážející výrobce nezařazené do vzorku, což svědčí o cíleném a selektivním přístupu.
- (27) Komise zdůraznila, že podobná tvrzení již byla vypořádána v 54. a 55. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Výběr vzorku byl s ohledem na zvláštnosti tohoto případu plně v souladu s ustanoveními článku 27 základního nařízení, a byl proto považován za reprezentativní pro čínské odvětví vývozu BEV. Komise při sestavování vzorku nezaujala cílený a selektivní přístup. Důvody, proč Komise žádost o individuální zjišťování akceptovala, jsou vysvětleny ve 30. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Skutečnost, že Komise mohla společnosti Tesla (Shanghai) poskytnout individuální sazbu subvence, neznamená, že v době výběru vzorku bylo zařazení tohoto vývozce možné nebo vhodné.
- (28) Závěry uvedené ve 48. až 76. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

1.6. Individuální zjišťování

- (29) Společnost Tesla (Shanghai), vyvážející výrobce v ČLR, požádala o individuální zjišťování podle čl. 27 odst. 3 základního nařízení a toto individuální zjišťování jí bylo přiznáno.
- (30) Komise žádost společnosti Tesla (Shanghai) o individuální zjišťování akceptovala vzhledem k jednoduché podnikové struktuře této společnosti, což Komisi poskytlo dostatek času a zdrojů na její přezkoumání. Žádné další žádosti o individuální zjišťování nebyly obdrženy.

1.7. Tvrzení týkající se procesních otázek a práv na obhajobu

- (31) Po poskytnutí prozatímních informací se k procesním otázkám vyjádřily skupina BYD, sdružení CAAM, komora CCCME, skupina Geely, čínská vláda, skupina SAIC a společnost NIO.

- (32) Po poskytnutí konečných informací se k procesním otázkám vyjádřily komora CCCME a čínská vláda.
- (33) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení CAAM namítlo, že Komise od společností požadovala, aby poskytovaly informace, podrobnosti a „obchodní tajemství“ nad rámec tohoto šetření.
- (34) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Komise považovala požadované informace od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a stran, které jsou s nimi ve spojení, za nezbytné k posouzení existence napadnutelných subvencí týkajících se BEV a jejich částí a součástí. Jak již bylo uvedeno ve 284. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, je na Komisi, aby určila, jaké informace jsou pro šetření považovány za nezbytné, a nikoli na kterékoli straně. Komise rovněž připomíná, že podle čl. 29 odst. 6 základního nařízení byly informace získané v rámci tohoto šetření použity pouze k účelu posouzení existence napadnutelného subvencování v souladu se základním nařízením a Dohodou WTO o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (35) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD namítla, že zahájení šetření z moci úřední bylo neodůvodněné. Skupina BYD tvrdila, že formulace „zvláštní okolnosti“ obsažená v čl. 10 odst. 8 základního nařízení musí obnášet něco víc než to, co stanoví čl. 10 odst. 2 základního nařízení, a že vysvětlení uvedená v oznámení o zahájení popisují situaci, která se neliší od zahájení šetření na základě písemného podnětu.
- (36) Skupina BYD dodala, že důkazy, na jejichž základě Komise zahájila šetření, byly informace o údajných subvencích shromážděné na základě zpráv z médií, veřejně dostupné auditované finanční výkazy některých holdingových společností držících společnosti, které nevyrábějí pouze BEV, a seznam politik a odkazů z předchozích šetření týkajících se dovozu výrobků zahrnujících různá průmyslová odvětví z Číny a že seznam řady politik a subvencí z předchozích případů nelze považovat za vyhovující ustanovením čl. 11 odst. 2 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a za splnění standardu dostatečnosti důkazů týkajících se odvětví BEV.
- (37) Skupina BYD dále namítla, že tvrzení o hrozbě podstatné újmy, a zejména o transformaci výrobních struktur automobilového průmyslu Unie nemohou být důvodem k zahájení šetření z moci úřední, neboť celková hospodářská výkonnost výrobního odvětví Unie vykazuje poměrně silnou pozitivní dynamiku.
- (38) Komise připomněla, že dokument o zahájení šetření a memorandum obsahovaly dostatečné důkazy nasvědčující existenci subvencování, hrozby újmy a příčinné souvislosti, které jsou nezbytné pro zahájení antiskubvenčního šetření podle čl. 10 odst. 8 základního nařízení, a že zvláštní okolnosti pro zahájení tohoto řízení byly velmi podrobně popsány jak v dokumentu o zahájení šetření ⁽¹⁰⁾, tak v oznámení o zahájení ⁽¹¹⁾. Jak již bylo vypořádáno ve 119. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, u všech různých režimů uvedených v dokumentu o zahájení šetření uvedla Komise právní základ, specifčnost 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. Komise konstatovala, že skupina BYD nezpochybnuje existenci daných politik, ale pouze to, do jaké míry jsou tyto politiky pro odvětví BEV závazné. Komise dále uvedla, že zmíněné snadno dostupné informace poskytly důkazy o tom, že odvětví BEV je zmíněno v několika vládních dokumentech. Skupina BYD nepředložila žádný důkaz o tom, že by uvedené dokumenty pro dotčený výrobek neplatily. Proto byly tyto argumenty považovány za bezpředmětné.

⁽¹⁰⁾ Viz dokument o zahájení šetření, s. 2–4.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj>, oddíl 1.

- (39) Kromě toho bylo ve 117. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětleno, že 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. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (40) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC a společnost NIO tvrdily, že protože oznámení o zahájení probíhajícího šetření bylo zveřejněno dne 4. října 2023, měla Komise podle čl. 12 odst. 1 základního nařízení uložit prozatímní cla nejpozději do 4. července 2024, a nikoli nejpozději do 5. července 2024, tj. „nejpozději devět měsíců po zahájení řízení“.
- (41) Avšak podle čl. 3 odst. 1 nařízení Rady (EHS, Euratom) č. 1182/71⁽¹²⁾, kterým se určují pravidla pro lhůty, data a termíny, „je-li pro lhůtu vyjádřenou ve dnech, týdnech, měsících nebo letech rozhodující okamžik, kdy událost nastala nebo kdy byl úkon proveden, pak se den, během něž tato událost nastala nebo tento úkon byl proveden, do dotyčné doby nezapočítá“. To znamená, že počátečním datem pro výpočet devítiměsíční lhůty byl den následující po zveřejnění oznámení o zahájení, tj. 5. říjen 2023, a v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. c) nařízení (EHS, Euratom) č. 1182/71 tato lhůta uplynula dne 5. července 2024. Komise má za to, že příslušná ustanovení základního nařízení dodržela, a toto tvrzení bylo zamítnuto.
- (42) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že neustálý tok dotazníků a žádostí Komise o doplňující vysvětlení pro ni představoval nepřiměřenou zátěž, čímž Komise porušila její příslušná procesní práva; konkrétně byla skupina Geely požádána, aby poskytla velké množství informací pouze jeden týden po svém zařazení do vzorku, a to před uplynutím minimální 30denní lhůty, kterou mají vyvážející výrobci zařazení do vzorku pro odpověď na dotazník, jak je stanovena v Dohodě o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a v základním nařízení.
- (43) Komise se domnívá, že její žádosti o informace byly přiměřené a že její komunikace se skupinou Geely probíhala při plném dodržení jejích procesních práv. Komise ocenila úsilí skupiny Geely, které vynaložila při poskytování odpovědí na dotazníky Komise a na žádosti Komise o doplňující informace, přičemž Komise toto úsilí považovala za úměrné velikosti a složitosti této skupiny. Konstatovala, že všechny odpovědi poskytnuté skupinou Geely byly analyzovány a v rámci možností ověřeny, díky čemuž informace poskytnuté touto skupinou odpovídaly úsilí, které vynaložila, a vedly ke zjištěním, která co nejvíce odrážela situaci této skupiny během období šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (44) Skupina Geely dále tvrdila, že po zveřejnění dotazníku a rozhodnutí o výběru vzorku Komise rozšířila okruh subjektů, které měly odpovědět na dotazník⁽¹³⁾. Skupina Geely shromáždila a předložila informace týkající se více než 120 subjektů, přestože mnohá z těchto podání nebyla pro šetření přímo relevantní. Touto nepřiměřenou zátěží byla údajně porušena její příslušná procesní práva.
- (45) Komise uvedla, že okruh subjektů, které měly odpovědět na dotazník, nebyl předmětným dopisem rozšířen. Společnosti ve spojení v rámci dané skupiny vykonávající činnosti uvedené v dopise Komise by byly nezbytné pro zjištění skutečností o subvencování této skupiny v kterémkoli antisubvenčním šetření a počet subjektů, které měly odpovědět na dotazník, byl úměrný velikosti a složitosti jakékoli šetřené skupiny vývozců. Informacemi, které tyto společnosti ve spojení poskytly, byla doplněna příslušná zjištění o skupině Geely, která pak co nejvíce odrážela situaci této skupiny během období šetření, čímž se zajistilo, že práva skupiny Geely byla dodržena. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹²⁾ Nařízení Rady (EHS, Euratom) č. 1182/71 ze dne 3. června 1971, kterým se určují pravidla pro lhůty, data a termíny (Úř. věst. L 124, 8.6.1971, s. 1).

⁽¹³⁾ Dopis Komise vývozcům zařazeným do vzorku „Commission – Letter to the sampled exporters AS689“ ze dne 25. října 2024 s referenčním číslem TRON t23.005030.

- (46) Skupina Geely dále tvrdila, že šetření pro ni představovalo mimořádnou zátěž, konkrétně předložila více než 280 odpovědí, často musela dodržet velmi krátké lhůty, po dobu čtrnácti týdnů byla k dispozici pro inspekce na místě ve třech lokalitách a poskytla více než 880 ověřovacích písemností. Navzdory opakovaným žádostem ⁽¹⁴⁾ podle čl. 12 odst. 11 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních Komise tyto žádosti zamítla.
- (47) Komise uvedla, že všechny žádosti předložené skupinou Geely byly v průběhu šetření řádně zváženy. Chybějící prvky nezbytné k doplnění zjištění o této skupině však byly požadovány a použity v souladu s článkem 28 základního nařízení podle standardních postupů antisubvenčních šetření, jak jsou stanoveny v čl. 10 odst. 8 základního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (48) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že vzhledem k anonymitě přiznané výrobcům, dodavatelům a dovozcům v Unii i) Komise zacházela s údaji týkajícími se výrobního odvětví Unie jako s důvěrnými, čímž podstatně ovlivnila zpřístupnění základních informací o posouzení újmy, a tím pádem narušila řádný výkon práva skupiny Geely na obhajobu, ii) skupina Geely měla jen omezenou možnost nahlédnout do informací, které Komise shromáždila od výrobního odvětví Unie, a iii) Komise uplatnila na všechna podání stran z Unie velmi široké důvěrné zacházení.
- (49) Komise nezacházela jako s důvěrnými se všemi informacemi týkajícími se výrobního odvětví Unie, nýbrž pouze s informacemi, které by mohly odhalit totožnost výrobců v Unii. Jak bylo vysvětleno v 16. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, z důvodu nízkého počtu skupin vyrábějících BEV na trhu Unie a značného množství veřejných informací a informací dostupných na základě předplatného o těchto skupinách nemohla Komise zveřejnit určité informace týkající se výrobců v Unii zařazených do vzorku, neboť tyto informace by mohly odhalit jejich totožnost. V oddíle 4 prozatímního nařízení Komise analyzovala všechny ukazatele újmy požadované základním nařízením. Kromě toho Komise do nedůvěrného spisu šetření doplnila nedůvěrné odpovědi na dotazník od čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku, nedůvěrné dopisy zaslané před inspekci na místě a nedůvěrné zprávy o inspekci, jak je to obvyklé v kterémkoli jiném šetření. Oproti tvrzení skupiny Geely neuplatnila Komise na všechna podání stran z Unie velmi široké důvěrné zacházení. Patříčné nedůvěrné verze těchto podání byly doplněny do nedůvěrného spisu šetření a skupina Geely neuvedla, co přesně v těchto podáních chybí. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (50) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME, čínská vláda, skupina Geely a skupina SAIC tvrdily, že pokud jde o výpočty rozpětí cenového podbízení, Komise neposkytla komoře CCCME a čínské vládě dostatečné vysvětlení a věcné podrobné údaje, a proto nebyly schopny výpočtům porozumět a smysluplně se k nim vyjádřit. Komora CCCME, čínská vláda a skupina SAIC konkrétně tvrdily, že Komise neposkytla žádná odůvodněná vysvětlení ohledně toho, jak by popis kontrolních čísel výrobků (dále jen „PCN“) a souhrnných jednotkových cen a objemů výrobního odvětví Unie na úrovni PCN mohl vést k odhalení totožnosti výrobců v Unii zařazených do vzorku, protože tyto údaje jsou pro tyto čtyři výrobce zařazené do vzorku souhrnné. Toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací.
- (51) Komora CCCME, čínská vláda a skupina SAIC proto požádaly Komisi, aby zveřejnila: i) PCN čínských vyvážejících výrobců a výrobců v Unii použité pro srovnatelnost cen, ii) množství a hodnotu sedmi PCN výrobního odvětví Unie použitých pro srovnání. Komora CCCME a čínská vláda požádaly Komisi, aby zveřejnila i) rozpětí cenového podbízení pěti srovnatelných PCN, tj. s vyloučením velmi podobných PCN, a odpovídající procentní podíl prodeje čínských vývozců zařazených do vzorku a výrobců v Unii zařazených do vzorku, pokud by dvě velmi podobná

⁽¹⁴⁾ Odpověď skupiny Geely na dopis Komise o použití dostupných údajů „AS689 – SENSITIVE – Geely Group – Article 28 letter response“ ze dne 30. dubna 2024 s referenčním číslem TRON t24.003464.

PCN byla vyloučena, ii) rozdíl mezi prvky PCN a zda byly za účelem zohlednění rozdílů provedeny úpravy. Podobnou žádost podala i skupina SAIC. Skupina SAIC rovněž požádala Komisi, aby zveřejnila: i) kolik PCN prodali výrobci v Unii zařazení do vzorku, ii) kolik PCN prodali výrobci v Unii zařazení do vzorku během období šetření celkem a iii) množství a hodnotu sedmi PCN odpovídajících čínským PCN jako procentní podíl celkového unijního prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že je známo, že prodej výrobců BEV v Unii probíhá hlavně v luxusních/premiových segmentech, v nichž je prodej čínských výrobců zanedbatelný nebo vůbec žádný, a proto je k pochopení reprezentativnosti výpočtu nezbytný objem unijního prodeje srovnatelný s prodejem čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

- (52) Komise sdělila výpočet váženého průměrného rozpětí cenového podbízení pouze třem čínským vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku. Zdá se však, že dané společnosti poskytly tyto spisy komoře CCCME a čínské vládě, ačkoli tyto informace nebyly komoře CCCME a čínské vládě sděleny. Komora CCCME navíc rovněž zastupovala čínské vyvážející výrobce, kteří nebyli zařazení do vzorku, a proto od Komise výpočet váženého průměrného rozpětí cenového podbízení neobdržela. Kromě toho tito tři čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku obdrželi od Komise rovněž podrobné výpočty prodejní ceny pro prodejce u každé ze svých prodejních transakcí. Dalo se tedy předpokládat, že čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku tyto spisy rovněž poskytli komoře CCCME a čínské vládě, a proto byly komora CCCME a čínská vláda u těchto tří čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku schopny vypočítat objem a prodejní ceny pro každé PCN. Vzhledem k tomu, že Komise rovněž zveřejnila celkový objem a hodnotu prodeje čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, mohou si komora CCCME a čínská vláda tyto údaje odpovídajícím způsobem ověřit. Navíc Komise zveřejnila odpovídající procentní podíl prodeje čínských vyvážejících výrobců (tj. procentní podíl prodeje čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, který odpovídal prodeji výrobců v Unii zařazených do vzorku). Vzhledem k tomu, že tato shoda byla velmi vysoká celkově i u každého čínského vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku a každé PCN bylo prodáno v různých objemech, jsou komora CCCME a čínská vláda schopny dokonale pochopit, která PCN čínských vyvážejících výrobců byla při výpočtu rozpětí cenového podbízení použita.
- (53) Kromě toho v individuálních informacích zaslaných čínským vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku Komise vysvětlila, že PCN, množství a ceny výrobního odvětví Unie na úrovni PCN nelze zveřejnit, neboť by tím mohla být odhalena totožnost výrobců v Unii zařazených do vzorku. Navíc v 95. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že unijní trh s BEV tvoří malý počet skupin výrobců. O unijním odvětví BEV je k dispozici značné množství veřejných i velmi podrobných informací, které jsou dostupné na základě placeného předplatného a ke kterým by komora CCCME, čínská vláda, skupina Geely a skupina SAIC mohly mít přístup. Například technické popisy jednotlivých BEV prodávaných výrobním odvětvím Unie jsou veřejně dostupné buď v katalogu/brožurě výrobců nebo prodejců v Unii a dále i v některých databázích, například v Databázi elektrických vozidel⁽¹⁵⁾. Každá zúčastněná strana tak může vytvořit PCN pro všechny modely BEV prodávaných výrobním odvětvím Unie a čínskými vyvážejícími výrobci na trhu Unie. Kromě toho mohou komora CCCME, čínská vláda, skupina SAIC a skupina Geely z veřejných informací zveřejněných Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) nebo z informací dostupných na základě placeného předplatného od společnosti S&P Global Mobility odvodit objem prodeje každého modelu BEV na trhu Unie. Z toho vyplývá, že pokud by došlo ke zveřejnění PCN výrobního odvětví Unie a/nebo objemu prodeje výrobního odvětví Unie v období šetření a množství a hodnoty sedmi PCN výrobního odvětví Unie použitých pro srovnání, existovalo by s ohledem na velké množství informací dostupných veřejně a na základě placeného předplatného velmi vysoké riziko, že totožnost výrobců v Unii zařazených do vzorku bude odhalena.
- (54) Pokud jde o zveřejnění rozpětí cenového podbízení pěti srovnatelných PCN, Komise uvedla, že zveřejnila rozpětí cenového podbízení pro každé PCN, které odpovídalo čínským PCN (sedm PCN ze sedmnácti PCN vyvážejících čínskými vyvážejícími výrobci během období šetření). Komise však neshledala důvod ke zveřejnění příslušných výpočtů, neboť čínští vyvážející výrobci v období šetření zjevně nevyváželi na trh Unie pouze těchto pět PCN.

⁽¹⁵⁾ <https://ev-database.org>.

- (55) Pokud jde o rozdíl mezi prvky PCN a to, zda byly provedeny úpravy za účelem zohlednění těchto rozdílů, Komise objasnila, že rozdíl v PCN a velmi podobném PCN se týkal pouze výkonu BEV, tj. výkonnější čínská BEV byla porovnána s méně výkonnými unijními BEV. Komise žádnou úpravu za účelem zohlednění rozdílu ve výkonu neprovedla, neboť výkonnější BEV bylo dražší než méně výkonné BEV, přičemž všechny ostatní vlastnosti PCN byly stejné.
- (56) Kromě toho počet PCN prodávaných výrobním odvětvím Unie je pro výpočet cenového podbízení irelevantní. Navíc, jak je vysvětleno ve 53. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise nemůže PCN prodaná během období šetření výrobci v Unii zařazenými do vzorku zveřejnit.
- (57) Pokud jde o množství a hodnotu sedmi PCN odpovídajících čínským PCN jako procentní podíl celkového unijního prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku, Komise v 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla v průměru velmi vysoká a tato shoda odpovídá 88 % celkového prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku. Komise zjistila, že v 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je tisková chyba, tato shoda odpovídá 83 % namísto 88 % výrobců v Unii zařazených do vzorku. Pokud by byla vyloučena velmi podobná PCN, činila by tato shoda 61 %. Tento výpočet byl proveden pro objem prodeje. Výpočet založený na hodnotě tržeb je v tomto ohledu irelevantní, neboť ceny PCN jsou odlišné, a výsledek by proto byl zavádějící.
- (58) Navíc, jak bylo zdůrazněno v 1042. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, pro osobní automobily neexistuje všeobecně přijímaná segmentace a nebylo jasné, co značky „základní“, „střední“, „prémiový“ a „luxusní“ znamenají, neboť zde existuje široký prostor pro výklad. V zájmu vyjasnění je však třeba uvést, že není věcně správné, že prodej výrobců BEV v Unii probíhá hlavně v luxusních/prémiových segmentech, v nichž je prodej čínských výrobců zanedbatelný. Například podle společností LMC Automotive nebo S&P Global Mobility prodávají výrobci v Unii jako např. e.Go Mobile, Hyundai, Renault, Stellantis a Volkswagen značky, které nejsou považovány za luxusní/prémiové. Kromě toho skupina Geely prodávala v Unii značku Polestar 2, kterou společnost LMC Automotive nebo S&P Global Mobility považují za prémiovou.
- (59) Komise navíc dopad neúplného zveřejnění informací zmírnila tím, že poskytla velmi podrobné posouzení použité metodiky a analýzu různých aktérů, prodejních kanálů a prodejních modelů použitých v období šetření. Jak je vysvětleno výše, další podrobnosti nemohly být zveřejněny z důvodu rizika, že by byla odhalena totožnost výrobců v Unii. Tento přístup je opodstatněný, protože unijní trh s BEV je otevřený a transparentní a všichni aktéři na trhu mají dobře vyvinuté marketingové schopnosti zkoumat modely svých konkurentů. Z těchto důvodů další podrobné údaje o výpočtu cenového podbízení, jako jsou PCN, nelze zveřejnit.
- (60) Uvedené žádosti byly proto zamítnuty.
- (61) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC uvedla, že neobdržela individuální výpočet rozpětí cenového podbízení.
- (62) Komise nemá žádnou právní povinnost vypočítat rozpětí cenového podbízení u každého vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku. Rozpětí cenového podbízení je ukazatelem újmy, a proto je výpočet váženého průměrného rozpětí cenového podbízení pro posouzení újmy dostatečný. Naopak musí být u každého vyvážejícího výrobce vypočteno rozpětí újmy (rozpětí prodeje pod cenou), je-li clo založeno na rozpětí prodeje pod cenou. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (63) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že při výpočtech cenového podbízení použila Komise jiná PCN než ta, která měla skupina Geely podle pokynů Komise použít, a že Komise ohledně okruhu nových PCN neposkytla žádné vysvětlení.

- (64) Komise však pro výpočet rozpětí cenového podbízení nepoužila jiná PCN než ta, která měli na základě její žádosti použít vyvážející výrobci zařazení do vzorku a výrobci v Unii zařazení do vzorku. Komise pouze nahradila každé PCN číslem PCN1, PCN2 atd., aby při výpočtu cenového podbízení nedošlo ke zveřejnění přesných použitých PCN, neboť by tím mohla být odhalena totožnost výrobců v Unii zařazených do vzorku, jak je vysvětleno ve 53. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (65) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že tyto informace neobsahovaly podstatné skutečnosti, na nichž jsou založena zjištění Komise o subvencování a tím způsobené hrozbě újmy, zejména pokud jde o i) údajné poskytování preferenčních úvěrů, ii) údajné poskytování vstupů a iii) práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, iv) věcný základ pro tvrzení Komise v 771. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že bez dovozu čínských BEV by byl objem prodeje unijních výrobců diametrálně odlišný a velký, v) způsob, jak Komise filtrovala údaje EEA a rozdělila je na dovoz BEV čínských značek a vlastní dovoz a jak posuzovala původ BEV, základ pro segregaci údajů EEA na údaje týkající se dotčeného výrobku a údaje týkající se jiných výrobků, základ pro rozdělení výroby modelu Y společnosti Tesla v EU a mimo EU, vi) věcný základ pro zjištění Komise, že „nejhorší situace výrobního odvětví Unie nastane, až se v dohledné budoucnosti zvýší subvencovaný dovoz z Číny za podbízející se ceny“, vii) věcný základ, z něhož Komise vycházela ve své analýze nepřičtení újmy, když zamítla a) vlastní dovoz realizovaný výrobním odvětvím Unie, b) hospodářskou soutěž v rámci výrobního odvětví Unie a c) přechod výrobního odvětví Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV i další známé faktory mající nepříznivý dopad na situaci výrobního odvětví Unie, a viii) věcný základ pro závěr Komise, že jakékoli zvýšení nákladů v důsledku regulačních aspektů mělo na výrobní odvětví Unie dopad pouze v minulosti.
- (66) Při poskytnutí konečných informací informovala Komise všechny zúčastněné strany o svých zjištěních v obecném informačním dokumentu a poskytla podrobné informace o metodice a provedených výpočtech týkajících se sazeb subvence společností zařazených do vzorku a společností, u nichž bylo provedeno individuální zjišťování, včetně podrobností o výběru vzorku, poskytování preferenčních úvěrů, poskytování vstupů a práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou. Podrobný přehled obdržených připomínek k těmto režimům subvencí je uveden v oddílech 3.5 a 3.7 níže.
- (67) Pokud jde o bod iv), Komise v 771. bodě odůvodnění tohoto nařízení uvedla, že nesouhlasí s tím, že bez čínského dovozu by došlo ke stlačení cen a že trh Unie by byl bezpochyby diametrálně odlišný, kdyby na něm nebyl přítomen velký objem subvencovaného čínského dovozu za ceny podbízející se cenám v Unii. Bez nekalé čínské konkurence by výrobní odvětví Unie prodalo na trhu Unie mnohem víc BEV (je třeba poukázat na to, že subvencovaný dovoz během posuzovaného období získal nekalé podíl na trhu na úkor prodeje výrobního odvětví Unie, přičemž Čína prodávala podobná BEV jako výrobní odvětví Unie, neboť shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie v období šetření byla u každého z vyvážejících výrobců vyšší než 90 %, jak je vysvětleno v 1031. bodě odůvodnění prozatímního nařízení), díky čemuž by výrobní odvětví Unie mohlo snížit své jednotkové náklady, protože v rámci vyššího prodeje by bylo schopno své fixní náklady mnohem lépe rozložit. To by výrobcům v Unii umožnilo stanovit ceny na ziskovější úrovni v souvislosti s přechodem trhu z vozidel se spalovacím motorem na BEV.
- (68) Bod v) je vypořádán v 716. a 717. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (69) Pokud jde o bod vi), jak je vysvětleno v 1023. bodě odůvodnění tohoto nařízení, dospěla Komise po posouzení několika opatření k závěru, že dovoz z Číny by se zvýšil, přičemž uvedla pravděpodobnost dalšího podstatného zvýšení dovozu v 1113. až 1118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, atraktivitu výrobního odvětví Unie v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a pravděpodobný vývoj tržních podílů čínského dovozu na trhu Unie v 1130. až 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek, a to na základě posouzení vysokého počtu oznámení od

čínských vyvážejících výrobců o uvedení nových modelů BEV na trh Unie, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, zatímco unijní výrobci původního zařízení se spalovacím motorem přecházející na výrobu BEV žádné významné plány na dovoz BEV z Číny neoznámili a většina z nich měla jeden model nebo značku BEV, která se z Číny dováží ve výrazně nižších objemech ve srovnání s jejich výrobou v Unii. Kromě toho jsou relevantním ukazatelem tlaku, který budou čínská BEV v budoucnu vyvíjet na výrobní odvětví Unie, zásoby čínských BEV v Unii uvedené v 1157. až 1159. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, neboť tato množství jsou zjevně určena především k prodeji na trhu Unie.

- (70) Zvýšení podílu čínského dovozu na trhu dále vedlo ke snížení tržního podílu výrobního odvětví Unie, což vyúsťuje v nižší objem výroby odvětví Unie, a tudíž i vyšší jednotkové náklady. Na druhé straně, aby výrobní odvětví Unie mohlo konkurovat čínským BEV, muselo by snížit své ceny, což by prohloubilo jeho finanční ztráty. Navíc výrobní odvětví, které neustále ztrácí podíl na trhu a zaznamenává rostoucí finanční ztráty, nebude moci nadále investovat a ani nebude schopno uvádět na trh Unie nové modely BEV. Nejhorší situace výrobního odvětví Unie proto nastane, až se v dohledné budoucnosti zvýší subvencovaný dovoz z Číny za podbízející se ceny.
- (71) Pokud jde o bod vii), vlastní dovoz realizovaný výrobním odvětvím Unie jakožto faktor způsobující hrozbu újmy výrobnímu odvětví Unie byl vypořádán v 1213. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1218. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Konkrétně v 1218. bodě odůvodnění tohoto nařízení Komise uvedla, že analýzu tzv. vlastního dovozu provedla v 1212. až 1214. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v tabulkách 12a a 12b prozatímního nařízení uvedla rozpis tržních podílů dovozu i) čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV, ii) společnosti Tesla a iii) veškerého ostatního čínského dovozu (1132. a 1134. bod odůvodnění). Komise dále vysvětlila, že na tuto analýzu je třeba nahlížet ve spojitosti s údaji v tabulce 13 tohoto nařízení. Komise navíc uvedla, že právní norma týkající se příčinné souvislosti vyžaduje, aby byl veškerý dovoz pocházející z dotčené země posuzován společně. To již Komise učinila v oddíle 6.1 prozatímního nařízení. Kromě toho Komise čínský dovoz rozdělila, mimo jiné pomocí tabulek 12a a 12b prozatímního nařízení a tabulky 13 tohoto nařízení, aby určila vývoj jeho profilu. Komise dospěla k závěru, že význam dovozu čínských značek roste a že prodej na trhu Unie se bude zvyšovat v důsledku dostupnosti zásob a oznámení týkajících se zvýšení dovozu na trh Unie v době po období šetření i dále v nadcházejících letech. Tento závěr potvrdily i údaje z doby po skončení období šetření, které ukázaly, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně vzrostl, a to na 14,1 %, zatímco veškerý ostatní dovoz z Číny se snížil, jak ukazuje tabulka 10 tohoto nařízení. Komise tedy provedla řádnou analýzu tzv. vlastního dovozu a dospěla k závěru, že tento dovoz k hrozbě podstatné újmy pravděpodobně nepřispívá.
- (72) Tvrzení ohledně hospodářské soutěže v rámci výrobního odvětví Unie jakožto faktoru způsobujícího výrobnímu odvětví Unie hrozbu újmy bylo vypořádáno v 1225. a 1227. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komise konkrétně vysvětlila, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné důkazy o tom, jak hospodářská soutěž v rámci výrobního odvětví Unie negativně ovlivňuje nebo by mohla ovlivňovat výrobce v Unii, a účelem šetření bylo každopádně posoudit, zda je dovoz BEV z Číny subvencovaný, představuje pro výrobní odvětví Unie hrozbu a zda je v zájmu Unie uložit při splnění zákonných podmínek vyrovnávací opatření. Komise dále vysvětlila, že šetřením bylo zjištěno, že zhoršující se situace výrobního odvětví Unie je způsobena nekalou vnější hospodářskou soutěží ze strany subvencovaného čínského dovozu, v jehož důsledku hrozí výrobnímu odvětví Unie podstatná újma. Toto šetření neposuzovalo hospodářskou soutěž mezi ujinými výrobci na trhu Unie, neboť zjištění se týká výrobního odvětví Unie jako celku. Komise navíc uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné důkazy o tom, že hospodářská soutěž v rámci výrobního odvětví Unie přispívá k újmě výrobního odvětví Unie nebo každopádně oslabuje souvislost mezi subvencovaným dovozem z Číny a hrozbou újmy.

- (73) Přechod výrobního odvětví Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV byl vysvětlen v 1232. až 1234. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komise konkrétně uvedla, že přechod z vozidel se spalovacím motorem na BEV představuje hlavní kontext pro celkovou analýzu hrozby újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie. Tento přechod probíhá a předpokládá se, že bude pokračovat až do roku 2035. Je klíčovým prvkem Zelené dohody Komise pro dosažení cílů v oblasti emisí CO₂. K dosažení souladu s příslušnými právními předpisy a splnění uvedených cílů vypracovali výrobci v Unii podrobné strategie, které zahrnují realizaci rozsáhlých investičních plánů. Tento přechod je proto pro budoucnost výrobního odvětví Unie nezbytný. Kromě toho je přechod trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV součástí regulačního rámce automobilového průmyslu v Unii. Výrobci vozidel v Unii musí tento regulační rámec i další právní předpisy dodržovat. Takový regulační rámec nelze považovat za hrozbu újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení. Naopak se jedná o rámec, v němž se hrozba újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení posuzuje. Komise totiž shledala, že bezprostřední hrozbou pro výrobní odvětví Unie není samotný přechod, ale subvencovaný čínský dovoz, který ohrožuje jeho dosažení.
- (74) Pokud jde o bod viii), Komise v 1229. bodě odůvodnění tohoto nařízení uvedla, že podle ní by jakékoli zvýšení nákladů v důsledku regulačních aspektů mělo na výrobní odvětví Unie dopad. Nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že by v letech následujících po období šetření představoval tento aspekt pro výrobní odvětví Unie hrozbu újmy. Kromě toho, i když někteří výrobci v Unii začali investovat do výroby BEV ještě před posuzovaným obdobím, jak je vysvětleno v 996. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, největší investice do výroby BEV se začaly uskutečňovat až po vyhlášení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁽¹⁶⁾, které bylo později změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851⁽¹⁷⁾. Jak ukazuje tabulka 1 prozatímního nařízení, na začátku posuzovaného období (tj. v roce 2020) přešlo na BEV pouze 5,4 % trhu s osobními vozidly v Unii. Nařízení (EU) 2019/631 požadovalo, aby výrobci osobních automobilů v Unii zvýšili výrobu BEV a snížili výrobu vozidel se spalovacím motorem určených k prodeji na trhu Unie. Jak je uvedeno v 1229. bodě odůvodnění tohoto nařízení, i když je přechod na elektrifikaci požadován právními předpisy, nepředstavuje to samo o sobě pro výrobní odvětví Unie hrozbu ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení, neboť výrobci BEV se musí přizpůsobit stávajícímu regulačnímu rámci stejně jako každé jiné odvětví. Naopak je tento regulační rámec rámcem, v němž se hrozba újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení posuzuje. Kromě toho, zatímco různé předpisy je potřeba nadále dodržovat i po skončení období šetření, komora CCCME a čínská vláda neidentifikovaly žádné nové důležité předpisy, které by mohly výrobnímu odvětví Unie způsobit újmu ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení. Komise naopak zjistila, že životaschopnost odvětví BEV v Unii je ohrožována subvencovaným dovozem. Bez spravedlivých tržních podmínek nebudou výrobci v Unii schopni dosáhnout nezbytných úspor z rozsahu.
- (75) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME tvrdila, že se Komise nezabývala věcnými základy, z nichž Komise vycházela, když zamítla a/nebo nezohlednila a nevážila dvě ekonomické analýzy vypracované profesory z Katolické univerzity v Lovani a z Centra pro výzkum hospodářské politiky, které komora CCCME předložila dne 20. prosince 2023 a 19. července 2024.
- (76) Komise v 1252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že zpráva předložená dne 20. prosince 2023 dospěla k závěru, že čínský dovoz BEV je pro unijní trh s 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. Komise dále v 1253. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že bez ohledu na autoritativní

⁽¹⁶⁾ 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).

⁽¹⁷⁾ 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).

a objektivní hodnotu zprávy předložené dne 20. prosince 2023 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. Komise se proto hlavním účelem zprávy zabývala. Kromě toho bylo úplné znění předložené zprávy důvěrné a v nedůvěrné verzi bylo předloženo pouze její shrnutí. Zpráva navíc prezentuje stanovisko dvou profesorů a vychází z několika akademických článků a knih sepsaných v letech 1951–2020. Žádný z těchto článků a knih výslovně nezmiňuje odvětví BEV v Unii a Číně během posuzovaného období.

- (77) Komise se domnívá, že argumenty obsažené v těchto zprávách dostatečně posoudila a zvážila, i když v řadě případů tyto argumenty nejsou podloženy žádnými důkazy nebo neodkazují na žádný relevantní zdroj. Pro objasnění se dodává, že zpráva konkrétně uvádí, že nárůst dovozu čínských BEV do Unie není způsoben údajnými subvencemi, neboť a) většina dovozu BEV do EU je „vlastním dovozem“ realizovaným společnostmi působícími ve výrobním odvětví EU, b) Čína má dlouhodobé zkušenosti s bateriemi pro spotřební elektroniku, c) dovoz z Číny odráží stav v technologickém cyklu, d) význam výroby baterií pro úspěch v odvětví BEV je dočasný.
- (78) V oddíle 3 prozatímního nařízení a oddíle 3 tohoto nařízení Komise prokázala, že BEV z Číny jsou subvencována. Pokud jde o písmeno a), Komise v 998. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že někteří výrobci v Unii dovážejí BEV z Číny. Kromě toho byl vlastní dovoz jakožto faktor způsobující hrozbu újmy výrobnímu odvětví Unie vypořádán v 1213. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1183. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Konkrétně v 1183. bodě odůvodnění tohoto nařízení Komise uvedla, že analýzu tzv. vlastního dovozu provedla v 1212. až 1214. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v tabulkách 12a a 12b prozatímního nařízení uvedla rozpis tržních podílů dovozu i) čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV, ii) společnosti Tesla a iii) veškerého ostatního čínského dovozu (1132. a 1134. bod odůvodnění). Komise dále vysvětlila, že na tuto analýzu je třeba nahlížet ve spojitosti s údaji v tabulce 13 tohoto nařízení. Komise navíc uvedla, že právní norma týkající se příčinné souvislosti vyžaduje, aby byl veškerý dovoz pocházející z dotčené země posuzován společně. To již Komise učinila v oddíle 6.1 prozatímního nařízení. Kromě toho Komise čínský dovoz rozdělila, mimo jiné pomocí tabulek 12a a 12b prozatímního nařízení a tabulky 13 tohoto nařízení, aby určila vývoj jeho profilu. Komise dospěla k závěru, že význam dovozu čínských značek roste a že prodej na trhu Unie se bude zvyšovat v důsledku dostupnosti zásob a oznámení týkajících se zvýšení dovozu na trh Unie v době po období šetření i dále v nadcházejících letech. Tento závěr potvrdily i údaje z doby po skončení období šetření, které ukázaly, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně vzrostl, a to na 14,1 %, zatímco veškerý ostatní dovoz z Číny se snížil, jak ukazuje tabulka 10 tohoto nařízení. Komise tedy provedla řádnou analýzu tzv. vlastního dovozu a dospěla k závěru, že tento dovoz k hrozbě podstatné újmy pravděpodobně nepřispívá.
- (79) Pokud jde o písmena b), c) a d), skutečnost, že Čína má dlouhodobé zkušenosti s bateriemi pro spotřební elektroniku, je irelevantní. Jak je vysvětleno v oddíle 3 prozatímního nařízení a tohoto nařízení, baterie pro BEV jsou subvencovány čínskou vládou.
- (80) Zpráva dále uvádí, že žádná újma nehrozí, neboť a) dočasné případy nadměrné výroby jsou přirozeným jevem, b) vzhledem k tomu, že kapacita BEV je dynamická, nelze ji posuzovat odděleně od kapacity vozidel se spalovacím motorem, c) značná segmentace trhu snižuje jakýkoli konkurenční vliv, d) cenové rozdíly mezi modely jsou výsledkem mnohačetných faktorů, avšak ceny BEV dovážených z Číny nejsou systematicky nižší než ceny BEV vyrobených v EU, e) pronikání BEV na trh probíhá v souladu s předvídatelnými trendy nových technologií a v konečném důsledku vede k čínským investicím v Evropě, f) významné síťové účinky v dobíjecí infrastruktuře vyžadují rychlý přechod na BEV, g) vzhledem ke globálním hodnotovým řetězcům v oblasti součástí vozidel využívajících nové zdroje energie mohou výrobci v EU těžit z rozvinutého čínského trhu.

- (81) Komise však v oddíle 5 prozatímního nařízení a v oddíle 5 tohoto nařízení prokázala, že újma hrozí. Tohoto závěru bylo dosaženo posouzením faktorů stanovených v čl. 8 odst. 8 druhém pododstavci základního nařízení, jak je vysvětleno v 1105. bodě odůvodnění základního nařízení.
- (82) Otázkou kapacity, segmentace a cenovými rozdíly (tj. rozpětím cenového podbízení) se Komise zabývala v prozatímním nařízení i v tomto nařízení. Komise se navíc nedomnívá, že vysoká volná kapacita v Číně je dočasná, a komora CCCME v tomto ohledu nepředložila žádné důkazy. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1142. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise neposuzovala kapacitu BEV odděleně od kapacity vozidel se spalovacím motorem. Budoucí investice čínských vyvážejících výrobců v Unii nejsou navíc aspektem, který je předmětem tohoto šetření, neboť účelem tohoto šetření je zajistit rovné podmínky na trhu Unie. Otázkou dobíjecí infrastruktury se Komise zabývala již v oddíle 7 prozatímního nařízení. Uložení opatření navíc nebude zastaven dovoz BEV ani jejich součástí z Číny, které výrobní odvětví Unie potřebuje.
- (83) Ve zprávě se ještě uvádí, že opatření k omezení dovozu čínských BEV by nebyla v zájmu Unie, neboť omezení dovozu BEV a) bude mít za následek zřeknutí se významných přínosů pro životní prostředí, b) vyústí ve snížení statické cenové konkurence, c) vyústí ve snížení dynamické konkurence a d) omezí motivaci podniků inovovat.
- (84) Jak je vysvětleno v 81. bodě odůvodnění tohoto nařízení, uložení vyrovnávacích opatření dovoz z Číny nezastaví. Zajistí pouze rovné podmínky na trhu Unie.
- (85) Zpráva ze dne 19. července 2024 se vyjádřila ke zjištěním uvedeným v prozatímním nařízení. Zpráva cituje tři zdroje – zprávu ze dne 20. prosince 2023 a dva akademické články sepsané v roce 2016 a 2023.
- (86) Ve zprávě se uvádí, že cenový rozdíl byl nadhodnocen a neznamená cenové podbízení z důvodu a) rozdílů v rozpoznatelných vlastnostech, b) různých segmentů trhu, c) hodnoty značky pro podniky v Unii, d) hodnoty tradičního prodejního zastoupení pro podniky v Unii, e) zaváděcích cen nových subjektů na trhu, f) rozdílů ve výrobních nákladech, g) selektivního výběru vzorku.
- (87) Tvzení v písmenech a), b), c) a d) byla vypořádána v 1022. až 1049. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 748. až 831. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Pokud jde o písmeno e), skutečnost, že nové subjekty obvykle vstupují na trh s nižšími cenami, než jaké mají subjekty zavedené, je irelevantní. Faktem je, že BEV z Číny jsou subvencována a ohrožují trh Unie. Skutečnost, že Číňané mají nižší výrobní náklady, je rovněž irelevantní, neboť tyto nižší náklady jsou patrně spojeny s obdrženými subvencemi. V neposlední řadě nebyl v případě čínských vyvážejících výrobců uplatněn žádný selektivní výběr vzorku a tato záležitost již byla opakovaně objasněna v prozatímním nařízení i v tomto nařízení.
- (88) Zpráva rovněž uvádí, že nárůst dovozu z Číny je nadhodnocen a dovoz dále růst nebude. Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak je vidno v tabulce 13 tohoto nařízení, ve druhém čtvrtletí roku 2024 dosáhl dovoz BEV čínských značek již podílu na trhu ve výši 14,1 %.
- (89) Zpráva dále uvádí, že argument týkající se nadměrné kapacity je irelevantní, neboť a) jak výrobci v Unii, tak čínští výrobci mají volnou kapacitu, což však nemá vliv na rozhodování o tvorbě cen a vývozu, b) střednědobá kapacita výrobců v Unii i čínských výrobců, která kombinuje vozidla se spalovacím motorem a BEV, je v poměru k velikosti trhu s BEV prakticky neomezená.
- (90) Komise rozhodně nesouhlasila s tím, že nadměrná kapacita čínských vyvážejících výrobců je irelevantní. Kromě toho skutečnost, že výrobní odvětví Unie má údajnou nadměrnou kapacitu (Komise toto tvrzení v 845. bodě odůvodnění tohoto nařízení navíc vyvrátila), je irelevantní, neboť výrobní odvětví Unie nepředstavuje pro čínské domácí výrobní odvětví hrozbu újmy. Vývoz BEV výrobního odvětví Unie do Číny je velmi nízký. Vzhledem k tomu, že toto šetření se týká pouze BEV, je Komise ze zákona povinna prošetřit BEV, a nikoli vozidla s spalovacím motorem. Komise se kapacitou pro výrobu vozidel se spalovacím motorem v Číně zabývala v rámci alternativního výpočtu volné kapacity pro BEV (viz 1142. bod odůvodnění prozatímního nařízení).

- (91) Kromě toho zpráva rovněž uvádí, že a) čínský vývoz BEV není obzvláště vysoký, b) výrobci v Unii zaznamenávají silný nárůst vývozu, c) čínští výrobci se nezaměřují na vývozní trhy.
- (92) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Je zjevné, že podíl čínského dovozu na trhu, který v období šetření činil 25,0 %, jak je uvedeno v tabulce 2a prozatímního nařízení, je významný. Tvrzení ohledně vývozu výrobního odvětví Unie již byla vypořádána v oddíle 6.2.2 prozatímního nařízení. Skutečnost, že čínští výrobci se zaměřují na vývozní trhy, již byla rovněž vypořádána v 1114. až 1118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1031. až 1043. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (93) Zpráva rovněž uvádí, že a) možné subvence pro čínské podniky by měly být porovnány s možnými subvencemi pro podniky v Unii a b) subvence pro čínské výrobce BEV jsou pravděpodobně nadhodnoceny.
- (94) Tvrzení v písmenu a) již bylo vypořádáno v 1262. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o písmeno b), Komise podrobně vysvětlila v oddíle 3 prozatímního nařízení a oddíle 3 tohoto nařízení, jak byly subvence vypočteny, a podrobné výpočty byly poskytnuty čínským vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, kteří dostali příležitost se k nim vyjádřit.
- (95) Zpráva dále opakuje argumenty týkající se zájmu Unie uvedené v 83. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (96) Komora CCCME neozřejmila, kterými konkrétními body uvedenými v těchto zprávách se Komise v prozatímním nařízení ani v tomto nařízení přímo či nepřímo nezabývala. S ohledem na vysvětlení uvedená v 76. až 95. bodě odůvodnění tohoto nařízení se proto Komise domnívá, že klíčové body obou zpráv byly v prozatímním nařízení a/nebo v tomto nařízení přímo či nepřímo vypořádány.
- (97) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že není jasné, jak Komise vypočítala objem výroby za období šetření, neboť údaje v databázi Prodcum nebyly vykazovány měsíčně. Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že o veřejně dostupných zdrojích, z nichž Komise vycházela, nebyly poskytnuty žádné podrobnosti.
- (98) Toto tvrzení bylo vypořádáno v 689. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Kromě toho Komise nemohla zveřejnit, jaké internetové stránky výrobce v Unii pro tento účel použila, neboť by tím prozradila, který výrobce v Unii při šetření spolupracoval. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (99) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise v průběhu šetření nezpřístupnila informace poskytnuté zúčastněnými stranami rychle a včas jiným zúčastněným stranám.
- (100) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Vzhledem k anonymitě poskytnuté některým stranám musela Komise informace předložené stranami důkladně zkontrolovat, aby se ujistila, že totožnost výrobců v Unii nebude neúmyslně odhalena. Tento proces byl značně časově náročný. V době, kdy Komise svá zjištění zveřejnila, byla navíc nedůvěrná verze spisu šetření plně aktualizována a komora CCCME a čínská vláda měly dostatek času na předložení připomínek. To je patrné i z výrazně velkého počtu připomínek vznesených komorou CCCME a čínskou vládou po poskytnutí prozatímních i konečných informací.
- (101) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly tvrzení, že Komise poskytla výrobcům v Unii nadměrnou míru důvěrnosti. Dále tvrdila, že i) nedůvěrný spis neobsahuje nedůvěrná shrnutí údajů z doby po skončení období šetření, které předložili výrobci v Unii zařazení do vzorku, a ii) Komise namísto toho vypracovala konsolidované nedůvěrné shrnutí odpovědí na dotazníky z doby po období šetření.

- (102) Dotazník z doby po období šetření neobsahoval na rozdíl od původního dotazníku pole pro volný text. Kromě toho se Komise v návaznosti na excelové tabulky v nedůvěrných odpovědích na původní dotazník rozhodla v zájmu ochrany anonymity totožnosti výrobců v Unii zařazených do vzorku zahrnout do nedůvěrného spisu šetření konsolidovanou nedůvěrnou verzi hlavních informací požadovaných v excelových tabulkách dotazníku (tj. údaje všech výrobců v Unii zařazených do vzorku byly agregovány) s využitím indexů.
- (103) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise neposkytla dostatečné podrobnosti a dostatečně podrobná vysvětlení ke klíčovým podstatným skutkovým a právním otázkám týkajícím se zjištění o subvencování působícím újmu a neodpověděla na připomínky komory CCCME ani neuvedla důvody pro zamítnutí vznesených argumentů. Podle komory CCCME nebyly vypořádány následující aspekty nebo k nim nebyly poskytnuty dostatečné důkazy či vysvětlení: i) důvody pro rozhodnutí nezařadit společnost Tesla (Shanghai) do vzorku čínských vyvážejících výrobců a akceptovat její žádost o individuální zjišťování v pozdní fázi řízení, ii) složení výrobního odvětví Unie vyrábějícího BEV, úroveň spolupráce výrobního odvětví Unie, co jsou výrobci původního zařízení a jaký je jejich význam v kontextu výrobního odvětví Unie, a dále míra přechodu různých výrobců v Unii z vozidel se spalovacím motorem na BEV, iii) úloha a význam analýzy cenového podbízení a vyhodnocení použité při stanovení stlačení cen, že čínské ceny BEV jsou o 30 % nižší než výrobní náklady výrobního odvětví Unie.
- (104) Důvody, proč společnost Tesla (Shanghai) nebyla zařazena do vzorku a bylo jí přiznáno individuální zjišťování, jsou uvedeny v oddílech 1.5.3 a 1.6 výše.
- (105) Body ii) a iii) jsou vypořádány v 682. a 793. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (106) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že nebyla dodržena práva zúčastněných stran na obhajobu. Konkrétně tvrdila, že Komise nezohlednila argumenty a důkazy předložené čínskou vládou a dalšími stranami.
- (107) Komise uvedla, že toto tvrzení je nepodložené a představuje obecnou připomínku bez konkrétních důkazů. Komise zopakovala, že se všemi připomínkami stran zabývala. Celé šetření bylo provedeno plně transparentně a všechny strany měly v průběhu řízení několik příležitostí předložit údaje, argumenty a důkazy. Komise si vyžádala potřebné údaje, zaslala písemná upozornění na nedostatky, provedla inspekce na místě u více než stovky společností a zpřístupnila všechny relevantní výpočty. Připomínky stran byly vzaty v úvahu a umožnily Komisi, aby v řádně odůvodněných případech svá zjištění upravila. Toto tvrzení, které je nepodložené, obecné a není v souladu s tím, jak řízení reálně probíhalo, bylo proto zamítnuto.
- (108) Po poskytnutí dodatečných konečných informací čínská vláda tvrdila, že ve veřejně přístupném spisu nejsou žádné důkazy o komunikaci mezi Komisí a výrobním odvětvím Unie, pokud jde o opětovné žádosti Komise o údaje za první čtvrtletí roku 2024 a jejich obdržení. Čínská vláda dále vyjádřila překvapení nad tím, že výrobní odvětví Unie mělo výsadu poskytovat informace až do poslední chvíle a že jeho údaje byly akceptovány v tak pozdní fázi šetření, což bylo v markantním rozporu s tím, že Komise důrazně a bez vysvětlení zamítla náležitě odůvodněnou žádost čínské vlády o naplánování slyšení po předložení písemných připomínek a stanovila čínské vládě striktní desetidenní lhůtu na to, aby se vyjádřila k 177stránkovému obecnému informačnímu dokumentu, dodala prezentaci na slyšení a zúčastnila se jej. Výše uvedené skutečnosti dále údajně dokládají, že zúčastněným stranám v Číně byla v rozporu s čl. 12 odst. 1, 1.2, 3 a 4.1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních nezákonně a diskriminačně upřena plná a řádná příležitost uplatnit jejich práva na obhajobu.

- (109) Příslušné informace byly předloženy dne 29. srpna 2024⁽¹⁸⁾, jakmile měla Komise k dispozici všechny požadované údaje. Kromě toho Komise dne 9. září 2024 v nedůvěrném spisu šetření aktualizovala poznámku ke spisu o čtvrtletní údaje z doby po skončení období šetření⁽¹⁹⁾.
- (110) Komise byla schopna chybějící údaje od příslušného výrobce v Unii akceptovat, neboť tyto informace nebránily dokončení šetření v zákonných lhůtách. Tato záležitost byla výrazně odlišná od souhlasu s prodloužením lhůty pro konání slyšení. Navíc, ačkoli si čínská vláda stěžovala, že desetidenní lhůta pro vyjádření se k obecnému informačnímu dokumentu nebyla dostatečná, Komise konstatuje, že připomínky předložené čínskou vládou byly nakonec poměrně rozsáhlé (podání čínské vlády obsahovalo 151 stran připomínek). Čínská vláda neprokázala, jak jí předložení připomínek v požadované lhůtě bránilo ve výkonu jejího práva na obhajobu. Komise proto s tvrzením, že čínským zúčastněným stranám byla nezákonně a diskriminačně upřena plná a řádná příležitost uplatnit jejich práva na obhajobu, nesouhlasila.

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

2.1. Výrobek, který je předmětem šetření

- (111) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME, čínská vláda a skupina Geely tvrdily, že definice výrobku, který je předmětem šetření, byla nezákonně a opožděně rozšířena zahrnutím elektrických vozidel s prodlužovačem dojezdu se spalovacím motorem, aniž by o této zamýšlené změně byly zúčastněné strany informovány a aniž by jim byla dána příležitost se k ní vyjádřit, což ovlivnilo jejich příslušná procesní práva. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že i) v oznámení o zahájení ani v dokumentu o zahájení šetření nebyl zmíněn prodlužovač dojezdu, ačkoli v dokumentu o zahájení šetření bylo nabíjení/dobíjení vozidel jasně zmíněno, ii) BEV s prodlužovačem dojezdu mají délku dojezdu srovnatelnou s vozidly se spalovacím motorem, zatímco BEV bez prodlužovače dojezdu mají mnohem kratší dojezd než vozidla se spalovacím motorem, iii) kontrolní číslo výrobku (PCN) a vlastnosti výrobku uvedené v dotazníku pro čínské vývozce a výrobní odvětví Unie neobsahovaly odkaz na prodlužovač dojezdu a nezohledňovaly specifické vlastnosti těchto vozidel, iv) neexistují žádné informace o tom, jak Komise získala nebo odhadla údaje pro tato BEV, neboť žádný z čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku tento typ BEV nevyráběl ani nevyvážel a takové informace o tomto typu BEV neposkytují ani Prodcum, ani S&P Mobility Data. Komora CCCME a čínská vláda proto tvrdily, že BEV s prodlužovačem dojezdu by měla být z oblasti působnosti stávajícího šetření vyloučena, protože kromě toho, že vývoz těchto vozidel z Číny do EU je extrémně nízký, jsou tato vozidla rovněž zcela odlišná od standardních BEV, pokud jde o fyzické a technické vlastnosti, výrobní náklady a ceny a vnímání ze strany spotřebitelů, a nejsou v přímé konkurenci se standardními BEV.
- (112) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda tyto argumenty sice vysvětlily, ale neposkytly v tomto ohledu žádné podkladové důkazy.
- (113) V oznámení o zahájení byl výrobek, který je předmětem tohoto šetření, vymezen jako nová bateriová elektrická vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, poháněná výhradně jedním nebo více elektrickými motory. V oznámení o zahájení byl pro výrobek, který je předmětem šetření, rovněž uveden kód KN – 8703 80 10. Popis výrobku, který je předmětem šetření, nemusí obsahovat všechny jeho vlastnosti. Kromě toho nebylo v oznámení o zahájení uvedeno, že BEV s prodlužovačem dojezdu jsou z působnosti tohoto šetření vyloučena.

⁽¹⁸⁾ t24.007656 (důvěrný spis, který byl pro zúčastněné strany viditelný na seznamu důvěrných dokumentů). Komise vytvořila nedůvěrnou verzi tohoto e-mailu, z něhož je patrné obdržení dokumentu t24.007777.

⁽¹⁹⁾ t24.007652.

- (114) Pokud jde o způsob, jakým Komise získala příslušné údaje – jelikož se tato BEV rovněž dovážejí s použitím kódu KN, který je v tomto šetření zahrnut, byl případný dovoz takových BEV z Číny nebo z jiných třetích zemí během posuzovaného období zachycen na základě údajů, na něž se vztahoval kód KN 8703 80 10. S&P Mobility Data a EEA tato BEV vykazovaly a během období šetření nebyla na trhu Unie žádná taková BEV z Číny zaregistrována. Ve spisu jsou pouze údaje o tom, že po skončení období šetření oznámil uvedení těchto BEV na trh Unie čínský vyvážející výrobce Seres (Seres 7 s prodlužovačem dojezdu ⁽²⁰⁾) a po skončení období šetření byl zaregistrován jen bezvýznamný počet těchto BEV.
- (115) Kromě toho, pokud jde o výrobní odvětví Unie, údaje obsažené ve spisu ukazují, že prodej tohoto výrobku byl během posuzovaného období bezvýznamný.
- (116) Je třeba poznamenat, že BEV s prodlužovačem dojezdu se liší od plug-in elektrických vozidel (PHEV). Zatímco u BEV s prodlužovačem dojezdu spalovací motor pouze dobíjí baterii, u PHEV spalovací motor samostatně pohání kola. PHEV se rovněž dovážejí s použitím jiného kódu KN, než je ten, na něž se vztahuje stávající šetření. Na rozdíl od BEV s prodlužovačem dojezdu proto PHEV do působnosti tohoto šetření skutečně nespádala.
- (117) Pokud jde o PCN, i když prodlužovač dojezdu nebyl v PCN jako takový specifikován, PCN specifikovalo dojezd vozidla a účelem prodlužovače dojezdu je zvýšit délku dojezdu automobilu.
- (118) Kromě toho, i když se během posuzovaného období BEV s prodlužovačem dojezdu z Číny prakticky nedovážela a unijní výrobci tato vozidla na trhu Unie prakticky neprodávali, nelze vyloučit, že v budoucnu bude tento typ BEV vyvážen ve významném množství a unijní výrobci jej budou na trhu Unie vyrábět, protože BEV jsou založena na technologii, která se neustále vyvíjí. V tomto ohledu měla Komise za to, že BEV bez prodlužovače dojezdu a BEV s prodlužovačem dojezdu jsou velmi podobná BEV, přičemž hlavním malým technickým rozdílem je prodlužovač dojezdu a související součásti, a proto jednoznačně představují tentýž výrobek, který spadá do působnosti tohoto šetření.
- (119) Proto BEV s prodlužovačem dojezdu do působnosti tohoto šetření spadala.
- (120) Kromě toho Komise v prozatímním nařízení vyloučila z působnosti tohoto šetření kategorie vozidel L6 a L7 podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ⁽²¹⁾. Komise tímto objasňuje, že z působnosti tohoto šetření byly vyloučeny všechny kategorie vozidel L1 až L7 podle nařízení (EU) č. 168/2013.
- (121) Jelikož ohledně výrobku, který je předmětem šetření, dotčeného výrobku a obdobného výrobku nebyly vzneseny žádné další připomínky, zjištění uvedená ve 184. až 195. bodě odůvodnění se potvrzují.

3. SUBVENCOVÁNÍ

- (122) Po poskytnutí prozatímních informací se k prozatímním zjištěním ohledně subvencí vyjádřily skupina BYD, sdružení CAAM, skupina Geely, skupina Dongfeng, čínská vláda, společnost NIO, skupina SAIC a společnost Tesla (Shanghai). Některé připomínky vznesené společností Tesla (Shanghai) byly z důvodu jejich důvěrné povahy vypořádány v samostatné korespondenci.

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

- (123) Jelikož k existenci těchto plánů, projektů a dalších dokumentů nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 196. až 206. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

⁽²⁰⁾ <https://www.electrive.com/2023/09/08/seres-arrives-at-the-iaa-with-two-new-electric-suvs/>.

⁽²¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

3.2. Vládní plány a politiky na podporu odvětví BEV

- (124) Jelikož k existenci stávajících vládních plánů a politik na podporu odvětví BEV nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 207. až 253. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

3.3. Částečná nedostatečná spolupráce a použití dostupných údajů

3.3.1. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu k čínské vládě

3.3.1.1. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu k poskytování preferenčních úvěrů

- (125) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda vznesla námitku proti tomu, že Komise použila ve vztahu k materiálům o preferenčním financování dostupné údaje, a tvrdila, že povinností Komise jakožto vyšetřujícího orgánu je provést šetření a předat dotazník finančním institucím, jejichž spolupráce je vyžadována. Čínská vláda dodala, že dostupné údaje lze použít pouze při absenci určitých „nezbytných“ informací; tj. informací „požadovaných“ orgánem k dokončení jeho zjištění⁽²²⁾. Čínská vláda konkrétně dodala, že informace o akciových podílech ve finančních institucích jsou veřejně dostupné a že nebyl žádný důvod pro to, aby Komise použila dostupné údaje.
- (126) Čínská vláda dále tvrdila, že Komise protiprávně obrátila vyšetřovací zátěž, a odkázala na článek 12 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a související judikaturu, podle níž jsou údajně některé povinnosti uloženy vyšetřujícímu orgánu a nemohou být přeneseny na „zúčastněného Člena“ (čínskou vládu)⁽²³⁾. Čínská vláda se proto domnívala, že použití dostupných údajů je protiprávní, neboť Komise respondentovi řádně nesdělila, že od něj požaduje informace. Čínská vláda rovněž uvedla, že orgán nemůže nutit vládu vyvážející země (zúčastněného Člena), aby „vykonávala práci za vyšetřující orgán“.
- (127) Čínská vláda uvedla, že vyšetřujícímu orgánu a zúčastněnému Členovi jsou uloženy odlišné a nezastupitelné povinnosti. A, jak rovněž konstatoval panel ve věci *Mexiko – antidumpingová opatření týkající se rýže*, že „vyšetřující orgán nemůže za účelem splnění povinností, které náleží ve skutečnosti jemu, spoléhat na iniciativu zúčastněných stran“.
- (128) Jak je popsáno ve 266. až 268. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise konstatovala, že požadované informace byly čínské vládě k dispozici s ohledem na všechny subjekty, v nichž je čínská vláda hlavním či většinovým akcionářem. Obdobně v případě finančních institucí, které nejsou ve vlastnictví státu, má čínská vláda jakožto regulační orgán pravomoc si od všech finančních institucí usazených v Čínské lidové republice vyžádat informace a vydat finančním institucím pokyn, aby poskytly informace veřejnosti. Komise následně zdůraznila, že čínská vláda se nemůže vyhnout svým povinnostem tím, že neposkytne informace, které má na základě své pravomoci a regulační úlohy k dispozici.
- (129) V zájmu administrativního zjednodušení a za účelem efektivnějšího získání informací Komise čínskou vládu požádala, aby předala zvláštní dotazník všem relevantním finančním institucím, což čínská vláda neučinila, ačkoli má příslušnou pravomoc vyžádat si od finančních institucí, které poskytly financování vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, odpovědi na konkrétní otázky. Kromě toho bylo shledáno nelogickým tvrdit, že Komise měla relevantní finanční instituce kontaktovat sama, zejména proto, že seznam relevantních finančních institucí je Komisi znám až poté, co od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku obdrží odpovědi na dotazník. Navíc skutečnost, že banka EXIM informovala Komisi z vlastního podnětu, a to, že v předchozím antisubvenčním šetření byly obdrženy odpovědi na dotazník od různých finančních institucí, ukázaly, že čínská vláda je schopna

⁽²²⁾ Základní nařízení, čl. 28 odst. 1, Dohoda o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, čl. 12 odst. 7, zpráva Odvolacího orgánu ve věci *Mexiko – antidumpingová opatření týkající se rýže*, bod 291, zpráva Odvolacího orgánu ve věci *USA – uhlíková ocel (Indie)*, bod 4.416.

⁽²³⁾ Zpráva panelu ve věci *USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína)*, bod 15.23.

dotazník předat. Internetové stránky poskytnuté čínskou vládou uvádějící údaje o akciových podílech ve finančních institucích neobsahovaly všechny nezbytné informace, které Komise v dotazníku ohledně poskytování preferenčních úvěrů požadovala. Komise toto tvrzení proto zamítla.

- (130) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 255. až 273. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

3.3.1.2. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu ke vstupním materiálům

- (131) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda zopakovala své tvrzení ohledně toho, že Komise použila ve vztahu k vstupním materiálům dostupné údaje, a trvala na tom, že povinností Komise jakožto vyšetřujícího orgánu je provést šetření a předat dotazník dodavatelům vstupů a požádat je o spolupráci. Čínská vláda dodala, že považovala požadované informace a informace, které skupina SAIC neposkytla, za informace, které nejsou pro toto šetření nezbytné a v rámci obvyklého antisubvenčního šetření nejsou potřeba, a že informace o dodavatelích a tržních podmínkách mohly být získány od společností zařazených do vzorku.
- (132) Komise konstatovala, že tato tvrzení již byla vypořádána v oddíle 3.3.1.2 prozatímního nařízení. Komise zaprvé zopakovala svůj postoj, že je na ní, aby určila, jaké informace jsou pro šetření považovány za nezbytné, a nikoli na kterékoli straně. Komise dále zdůraznila, že na rozdíl od některých minulých šetření⁽²⁴⁾ čínská vláda dotazník nepředala třetím stranám. O zaslání odpovědí na dotazník byla prostřednictvím společností zařazených do vzorku, s nimiž byla ve spojení, požádána i společnost CATL, ale neučinila tak. Čínská vláda má navíc potřebnou pravomoc komunikovat s výrobcí vstupů bez ohledu na to, zda jsou ve vlastnictví státu, či nikoli. Čínská vláda navíc neposkytla relevantní informace týkající se některých trhů, například trhu s bateriemi a s lithiem. Komise musela proto vycházet z dostupných údajů. Pokud jde o požadované informace, zdůrazňuje se, že Komise si vyžádala pouze informace, které byly nezbytné k posouzení existence a míry subvencování dotčeného výrobku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (133) Po poskytnutí konečných informací společnost CATL namítla, že Komise mohla potřebné informace o nákupech baterií získat od skupin společností zařazených do vzorku a že nedostatečná spolupráce společnosti CATL nemohla v žádném případě poskytnout základ pro „*neomezené vývoody a dohady vycházející ze zkrácených skutečností*“.
- (134) Tvrzení společnosti CATL byla obecná a nepodložená. Jak již bylo uvedeno v 810. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise poukázala na to, že 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. Dostupné údaje o poskytování baterií byly navíc rovněž použity i v případě skupiny SAIC (338. a 860. bod odůvodnění prozatímního nařízení), která je jednou ze společností, s nimiž má společnost CATL společný podnik. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (135) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 274. až 286. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

⁽²⁴⁾ 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), 46.–48. bod odůvodnění, 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 a kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/492, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo 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. 1), 110. a 112. bod odůvodnění).

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

- (136) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda zopakovala své tvrzení týkající se neexistence informací o přípravě, sledování a provádění tohoto režimu a statistických údajů o dotčených vozidlech. Čínská vláda proto nemohla poskytnout informace, které neměla k dispozici, a jakékoli použití dostupných údajů by bylo neoprávněné a nezákonné.
- (137) Jak je popsáno v 297. a 298. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise uvedla, že informace týkající se přípravy, sledování a provádění tohoto režimu, a statistiky o vozidlech těžících z tohoto programu, který probíhá již několik let a zahrnuje značné částky z ústředního rozpočtu spravovaného čínskou vládou, jsou relevantní a nezbytné k tomu, aby Komise mohla dospět ke svému závěru. Vzhledem k absenci těchto informací, které čínská vláda neposkytla, byla Komise oprávněna použít v příslušných případech dostupné údaje. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (138) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 287. až 299. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

- (139) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 300. až 305. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

3.3.1.5. Použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení ve vztahu k režimu prominutí daně z nákupu

- (140) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 306. až 317. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

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

- (141) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC namítla, že Komise informace poskytnuté subjekty ze skupiny SAIC, které považovala v některých ohledech za nedostatečné, povětšinou nezohlednila a místo toho použila alternativní zdroje informací. Skupina SAIC tvrdila, že Komise měla u každé společnosti tyto nedostatky konkrétně přezkoumat, posoudit jejich rozsah a použít informace, které měla ve spisu pro každou společnost z této skupiny k dispozici. Skupina SAIC dále tvrdila, že podle pravidel WTO by měl být pojem „dostupné údaje“ v tomto kontextu vykládán jako „nejlepší dostupné údaje“, protože Odvolací orgán ve věci USA – ocel válcovaná za tepla rozhodl, že vyšetřující orgán je „oprávněn odmítnout informace předložené zúčastněnými stranami“, pouze pokud tyto informace nejsou i) ověřitelné, ii) náležitě předloženy tak, aby mohly být při šetření použity bez zbytečných obtíží, iii) poskytnuty včas a iv) dodány na nosiči nebo v počítačovém jazyce požadovaném orgány. Vyšetřující orgány nesmějí opomenout informace, které „nejsou ve všech ohledech dokonalé“, pokud „zúčastněná strana jednala podle svých nejlepších schopností“. Není-li vyšetřující orgán s informacemi předloženými zúčastněnou stranou spokojen, rozhodl Odvolací orgán WTO, že vyšetřující orgán musí ty prvky informací, s nimiž není spokojen, přezkoumat.

- (142) Pokud jde o údajnou „dobrou víru“, kterou skupina SAIC prokázala, co se týče její spolupráce při tomto šetření, Komise uvedla, že v několika případech, které byly na konci každé inspekce na místě řádně zaznamenány jak vyšetřujícím týmem, tak zástupci společnosti, odmítly společnosti patřící do skupiny SAIC předložit nebo zpřístupnit vyšetřujícímu týmu zásadní informace, ačkoli byly tyto informace snadno dostupné a mohly být poskytnuty, pokud by skupina SAIC jednala podle svých nejlepších schopností. Komise se proto rozhodla částečné informace, které byly považovány za nedostatečné nebo neúplné a nemohly být plně ověřeny, nezohlednit. V souladu s podmínkami stanovenými v čl. 28 odst. 3 základního nařízení se k těmto částečným informacím nepřihlédlo z toho důvodu, že skupina SAIC úmyslně nejednala podle svých nejlepších schopností, jak vyplývá z výše uvedených nerozporovaných příloh zpráv o inspekci na místě, v nichž jsou uvedeny dokumenty, které subjekty, jež jsou součástí skupiny SAIC, odmítly poskytnout zcela nebo u nichž byly některé relevantní části zakryty, ačkoli byly snadno dostupné. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.3.2.2. Žádosti o informace týkající se dodavatelů ve spojení

- (143) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že prozatímní zjištění neodrážejí skutečnost, že „při šetření vždy v dobré víře spolupracovala a soustavně usilovala o usnadnění práce Komise“. Skupina SAIC dále tvrdila, že nemohla přimět právníky osoby, které jsou součástí struktur společných podniků, při šetření ke spolupráci.
- (144) V tomto ohledu Komise odkazuje na dva dopisy podle článku 28 zaslané skupině SAIC po obdržení její odpovědi na dotazník a po inspekci na místě, které oba uváděly četné oblasti, v nichž skupina SAIC neposkytla zásadní informace požadované v rámci tohoto šetření, a tím bránila šetření. Komise skupinu SAIC dále podrobně informovala o důsledcích použití dostupných údajů, pokud jde o ni i o právní subjekty ve spojení, které jsou součástí struktur společných podniků. Komise zopakovala, že vzhledem ke stávajícím vazbám z hlediska akciových podílů a/nebo k povaze jejich činnosti měli poskytnout odpověď na dotazník, která by Komisi umožnila dané informace ověřit a případně si vyžádat další důkazy. Vzhledem k absenci spolupráce některých právních subjektů ve spojení, které jsou součástí struktur společných podniků, byla Komise oprávněna v příslušných případech použít dostupné údaje. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

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

- (145) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že Komise neměla použít článek 28 základního nařízení na některé společnosti ve skupině SAIC a v konečném důsledku na skupinu SAIC.
- (146) Jak je uvedeno v 318. až 371. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byly odpovědi obdržené od různých subjektů, které jsou součástí skupiny SAIC, shledány jako velmi nedostatečné. V důsledku toho prozatímní zjištění vyplývající z šetření musela podle článku 28 základního nařízení částečně vycházet z dostupných údajů. Skupina SAIC totiž nezveřejnila ani existenci společností ve spojení, ani neposkytla odpovědi na dotazník za jiné společnosti ve spojení. Navzdory možným existujícím důkazům o společných rozhodnutích přijatých třemi akcionáři jedné společnosti ve skupině SAIC tvrdila skupina SAIC, že jeden z těchto tří akcionářů není přímo spojen se skupinou SAIC, ale pouze s jednou zahraniční společností, a proto nad ním skupina SAIC nemůže vykonávat žádnou kontrolu ani tuto společnost přinutit k poskytnutí dotazníku. Tyto informace se na základě veřejně dostupných finančních výkazů nezdají být správné a nebylo možné je ověřit, neboť daná společnost zakryla některé části zápisů z jednání představenstva, na nichž by mohli být přítomni zástupci jejích tří akcionářů.
- (147) To nemění nic na tom, že navzdory žádostem zaslaným skupině SAIC o poskytnutí odpovědi na dotazník týkající se několika subjektů, které jsou s ní ve spojení, se tato společnost rozhodla nespolupracovat, a proto musely být u těchto společností, které jsou s ní ve spojení, použity v souladu s článkem 28 základního nařízení dostupné údaje.

(148) Skupina SAIC dále tvrdila, že Komise použila informace týkající se cenných papírů zajištěných aktivy, které emitovala jedna společnost ve spojení, u níž Komise skupinu SAIC nikdy nepožádala o poskytnutí odpovědi na dotazník. Tento subjekt je totiž jednou z nových společností zmíněných v 329. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, u nichž bylo z veřejně dostupných zdrojů zjištěno, že jsou ve spojení a jsou zapojeny do různých klíčových smluvních vztahů zahrnujících činnosti, jako je poskytování vstupních materiálů, kapitálu, úvěrů, záruk a jiných typů financování v rámci skupiny SAIC. Vzhledem k tomu, že skupina SAIC neposkytla ohledně existence této společnosti žádné informace, nemohla Komise požádat o odpověď na dotazník. Pokud by tato společnost poskytla odpověď na dotazník, mohla by Komise zjistit její existenci, činnosti a přesné vazby mezi různými společnostmi ve spojení. Vzhledem k tomu, že odpověď na dotazník a příslušné informace nebyly k dispozici, musela se Komise pro stanovení svých zjištění uchýlit k použití dostupných údajů, které zahrnovaly informace týkající se cenných papírů zajištěných aktivy emitovaných touto společností, jež byly považovány za zdroj preferenčního financování, jak je vysvětleno v 368. a 369. bodě odůvodnění. Na základě těchto skutečností bylo toto tvrzení zamítnuto.

(149) Jelikož k použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu SAIC nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 318. až 371. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

(150) Po poskytnutí prozatímních informací předložila skupina Geely připomínky týkající se použití dostupných údajů.

(151) Skupina Geely zaprvé zopakovala své tvrzení, že její neschopnost vykonávat kontrolu nad společností CATL jí brání v tom, aby tuto třetí stranu přinutila k poskytnutí informací. Dále tvrdila, že pokud jsou vyvážející výrobce a třetí strana propojeny výhradně prostřednictvím společného podniku, nelze informacemi od třetí strany odůvodnit použití dostupných údajů.

(152) Jak je uvedeno v 376. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise konstatovala, že společnost CATL a skupina Geely založily společný podnik pro vývoj, výrobu a prodej bateriových článků, modulů a sad. Byly tedy právně uznanými obchodními partnery. Ve smyslu článku 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447⁽²⁵⁾ byly považovány za strany ve spojení, a proto byly obě tyto strany požádány, aby předložily odpověď na dotazník týkající se subvencí. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(153) Skupina Geely zadruhé tvrdila, že žádost o informace týkající se společností v rámci její skupiny zapojených do financování BEV došla až v pokročilé fázi šetření a postrádala specifičnost.

(154) Komise však uvedla, že žádost o informace týkající se společností zapojených do financování byla obsažena již v dotazníku pro vyvážející výrobce, který byl k dispozici od zahájení šetření v říjnu. Kromě toho bylo v dopisu Komise ze dne 6. března 2024 konkrétně poukázáno na subjekty, které mohly případně získat finanční prostředky prostřednictvím cenných papírů zajištěných aktivy (včetně cenných papírů zajištěných zelenými aktivy) a dalších prostředků. Komise rovněž prodloužila lhůtu pro poskytnutí těchto informací. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

(155) Zatřetí, pokud jde o granty, skupina Geely tvrdila, že v odpovědi na dotazník a během inspekci na místě poskytla veškeré dostupné informace. Účel grantů byl uveden v bankovních výpisech, které byly při inspekcích na místě důkladně projednány. Skupina rovněž tvrdila, že granty souvisejícími s aktivy jsou zajištěna výhradně příslušná aktiva, zatímco z grantů, které s aktivy nesouvisí, jsou financovány každodenní činnosti jak u BEV, tak u jiných vozidel.

⁽²⁵⁾ 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).

- (156) Komise konstatovala, jak je popsáno v 300. a 380. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že z omezených informací, které byly na bankovních výpisech k dispozici, nebyla schopna určit příslušné režimy subvencí pro grantové programy ve vztahu k výrobku, který je předmětem šetření. Čínská vláda navíc nedodala podrobnosti o *ad hoc* grantech poskytnutých skupinám zařazeným do vzorku. Uvedené tvrzení této skupiny bylo proto zamítnuto.
- (157) Skupina Geely rovněž tvrdila, že poskytla nezbytné informace v rané fázi šetření a prokázala plnou transparentnost tím, že zveřejnila a vysvětlila strukturu a organizaci svých činností.
- (158) Komise ocenila úsilí skupiny Geely při odpovědi na její žádost o informace. Komise však rovněž konstatovala, jak je popsáno v 384. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že pozdní předložení některých informací jí znemožnilo ověřit jejich úplnost a přesnost. Komise zejména nebyla schopna ověřit dodávky vstupů ve vztahu k obvodu výroby a nákladům na BEV, protože poskytnuté informace o nákladech neobsahovaly nezbytné podrobnosti požadované od výrobních subjektů v dotazníku. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (159) Pokud jde o práva k užívání pozemků, skupina Geely tvrdila, že její ústředí s výrobou a prodejem BEV nesouvisí, a proto jsou tato práva pro toto šetření irelevantní. Rovněž tvrdila, že požadované informace poskytla.
- (160) Jak je uvedeno v 387. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, bylo zjištěno, že dané ústředí je pro činnosti související s BEV zčásti využíváno. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (161) Ve svých připomínkách k poskytnutí prozatímních informací skupina Geely zopakovala své tvrzení, že žádosti týkající se budoucích projektů spojených s výrobou BEV překračují rámec tohoto šetření. Komise však toto tvrzení zamítla jako nekonzistentní, neboť skupina Geely současně v jednom ze svých podání požádala o doplnění jednoho výrobního subjektu z této skupiny na seznam jejích výrobních subjektů⁽²⁶⁾ poté, co byla po skončení období šetření, jak je vymezeno v 9. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, zahájena výroba a vývoz nového modelu BEV.
- (162) Jelikož k použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu Geely nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 372. až 387. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

- (163) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD zpochybnila použití článku 28 týkajícího se neposkytnutí odpovědi na dotazník od jejího dodavatele LFP, který s ní byl ve spojení – společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., a to na základě skutečnosti, že tento dodavatel spadl do definice „společnosti ve spojení“ se skupinou BYD pouze po část období šetření. Skupina BYD požádala Komisi, aby zahrнула množství a ceny poskytnuté daným dodavatelem do výpočtu výhody pro LFP za cenu nižší než přiměřenou. Tato žádost byla po poskytnutí konečných informací zopakována. Skupina BYD rovněž zopakovala své připomínky, v nichž zpochybnila použití článku 28 na jednu společnost ze skupiny BYD, která s ní údajně není ve spojení, a dodala, že smlouva uzavřená mezi oběma stranami se týká výrobní kapacity, nikoli stanovování cen, a že nákupní ceny se stanoví podle nabídky a poptávky na trhu. Skupina BYD jako doplňující důkaz pro své tvrzení rovněž předložila kopii tří nákupních objednávek v různých časových obdobích.
- (164) Komise připomněla, že nákupní smlouvy mezi skupinou BYD a společností Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd., které skupina BYD předložila, byly uzavřeny před začátkem období šetření, a že tedy nákupy byly prováděny za ceny stanovené v době, kdy byla skupina BYD ve vztahu ke svému dodavateli LFP společností ve spojení. Pokud jde o tvrzení skupiny BYD, že smlouvy mezi oběma stranami stanoví pouze výrobní kapacitu, nikoli ceny, Komise připomíná, že jak již bylo uvedeno v 892. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, obsahují tyto smlouvy ustanovení týkající se ceny, která zajišťují, že skupina bude mít prospěch z nejvýhodnější nabídky,

⁽²⁶⁾ Podání ze dne 26. 7. 2024, uloženo pod číslem t24.006419.

tj. že nebude platit vyšší cenu než kterýkoli jiný zákazník společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., a vzorec pro stanovování cen. Pokud jde o tvrzení, že tyto transakce probíhají podle tržní dynamiky; jak je uvedeno v 864. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, čínský trh je považován za narušený v důsledku vnitrostátních a odvětvových politik uplatňovaných domácími dodavateli baterií a LFP, zejména politik týkajících se struktur tvorby cen. Navíc vzhledem k nedostatečné spolupráci dodavatele surovin nemohla Komise posoudit, zda lze cenu, za kterou skupina BYD nakupovala LFP, považovat za cenu odpovídající obvyklým tržní podmínkám a, jak je vysvětleno v 928. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise proto tuto cenu nahradila průměrnou nákupní cenou LFP od dodavatelů, kteří nebyli s touto skupinou ve spojení. Vzhledem k tomu, že nebyly poskytnuty žádné ověřitelné informace, Komise toto tvrzení zamítla.

- (165) Jelikož k použití ustanovení čl. 28 odst. 1 základního nařízení na skupinu BYD nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 388. až 400. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

- (166) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 401. až 406. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

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

3.4.1. *Obecně*

- (167) Jelikož k subvencím a subvenčním programům uvedeným v oddíle 3.4 prozatímního nařízení nebyly vzneseny žádné připomínky, byl 407. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

3.5. **Preferenční financování**

3.5.1. *Finanční instituce poskytující preferenční financování*

3.5.1.1. *Finanční instituce ve vlastnictví státu jednající jako veřejnoprávní subjekty*

- (168) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise byla povinna analyzovat základní charakteristiky, funkce a vztah každého subjektu s vládou (v závislosti na jeho vlastní situaci) a určit, zda lze daný subjekt (individuálně, nikoli jako skupinu) klasifikovat jako veřejnoprávní subjekt ⁽²⁷⁾.
- (169) V tomto ohledu čínská vláda tvrdila, že s výjimkou banky EXIM Komise takové individuální posouzení neprovedla, nýbrž že údajně vycházela z minulých šetření a jiných veřejně dostupných dokumentů a opírala se o povrchové hodnocení banky EXIM a některých dalších bank, které se údajně podílely na poskytování financování pro odvětví BEV. Dále tvrdila, že banka EXIM nevykonává „vládní funkci“ ⁽²⁸⁾ a že čínská vláda banku EXIM neovládá. Na tomto základě dospěla čínská vláda k závěru, že Komise nezaložila své závěry na spolehlivých důkazech a řádném zdůvodnění.

⁽²⁷⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 317, zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), body 4.9 a 4.29, zpráva panelu ve věci USA – trubky a duté profily (Turecko), bod 7.11, zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – vyrovnávací opatření (Čína) (článek 21.5), bod 5.96 (odkazující na zprávu Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), bod 4.29), zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 317, zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), bod 4.29, antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 317, zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), bod 4.29.

⁽²⁸⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 290, zpráva panelu ve věci USA – vyrovnávací opatření (Čína) (článek 21.5 – Čína), bod 7.19.

- (170) Komise analyzovala nejen situaci banky EXIM, ale také situaci všech ostatních čínských státem vlastněných komerčních bank, které odvětví BEV poskytovaly preferenční financování a které nespolupracovaly. Vzhledem k absenci spolupráce ostatních státem vlastněných komerčních bank se Komise musela uchýlit k použití dostupných údajů, aby mohla v tomto ohledu učinit svá zjištění, na jejichž základě dospěla k závěru uvedenému ve 460. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Z těchto důvodů, jak je vysvětleno v 464. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, se Komise rozhodla k určení toho, zda lze uvedené finanční instituce ve vlastnictví státu považovat za veřejnoprávní subjekty, použít dostupné údaje. Na tomto základě bylo dané tvrzení zamítnuto a závěry vyvozené v 466. až 467. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny.
- (171) Poté, co odkázala na stávající normativní rámec, v němž státem vlastněné komerční banky působí, uvedený ve 461. a 462. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise nejprve individuálně určila státní vlastnictví v každé z patnácti státem vlastněných komerčních bank, které poskytovaly preferenční financování skupinám zařazeným do vzorku. Konkrétní příklady v tomto ohledu byly uvedeny ve 430. a 431. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a týkaly se bank, které do konce roku 2021/2022 společně představovaly velmi velký podíl finančního sektoru ČLR z hlediska aktiv. Kromě toho Komise na základě veřejně dostupných informací, jako jsou nedávné výroční zprávy, ve 463. bodě odůvodnění prozatímního nařízení poskytla důkaz o státním vlastnictví ostatních státem vlastněných komerčních bank, které odvětví BEV poskytovaly financování.
- (172) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že stanovení podílu vlastnictví (státu) provedené Komisí, jak je uvedeno ve 430. a 431. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a ve 170. bodě odůvodnění tohoto nařízení, nebylo rovnocenné s individuálním posouzením jednotlivých subjektů a nestačilo k závěru, že dotčené finanční instituce jsou ve vlastnictví státu. Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise údajně dospěla k závěru, že čínská vláda nemá podíl ve všech finančních institucích (státem vlastněných komerčních bankách).
- (173) Vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné nové podpůrné skutečnosti, které by závěr Komise ohledně podílu vlastnictví státu vyvrátily, Komise trvá na svém závěru, který je založen na důkladné analýze informací obsažených ve spisu. Shromažďování informací však ovlivnila nedostatečná spolupráce ze strany čínských finančních institucí s výjimkou banky EXIM, přičemž i ta spolupracovala pouze částečně, takže Komise musela vycházet z dostupných údajů. Kromě toho Komise nesouhlasila s tvrzením čínské vlády, že Komise údajně připustila, že čínská vláda nemá podíl ve všech státem vlastněných komerčních bankách. Závěry čínské vlády jsou nepodložené a jsou v rozporu se zásadou, že státem vlastněná komerční banka je ze své podstaty ve vlastnictví státu.
- (174) Komise poté zjistila, že čínská vláda vykonává nad státem vlastněnými komerčními bankami účinnou kontrolu. Byly předloženy důkazy o formálních indiciích kontroly nad státem vlastněnými komerčními bankami prostřednictvím jejich řídicí struktury. Jak je uvedeno v 431. až 432. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ve stanovách všech státem vlastněných komerčních bank je totiž od roku 2017 začleněna jasná úloha Komunistické strany Číny v dohledu nad finančními institucemi a jejich rozhodovacím procesem. Důkazy týkající se účinné kontroly čínské vlády prostřednictvím regulačního rámce byly nadto uvedeny v oddíle 3.5.1.5 prozatímního nařízení. Komise konstatovala, že všechny státem vlastněné komerční banky mají stejnou řídicí strukturu a vztahuje se na ně stejný regulační rámec jako v případě banky EXIM.
- (175) Vzhledem k tomu, že čínská vláda na dotaz ohledně řídicí struktury, posuzování rizik nebo příkladů týkajících se specifických úvěrů pro odvětví BEV neodpověděla, musela se Komise rovněž uchýlit k použití dostupných údajů. Oproti tvrzení čínské vlády Komise neodkazovala pouze na minulá šetření, ale také na podrobné zprávy⁽²⁹⁾, které byly vydány během období šetření nebo krátce po jeho skončení a které potvrdily závěry vyvozené v předchozích šetřeních. V každém případě, pokud jde o zjištění z minulých šetření, Komise shledala, že jsou stále platná a že čínská vláda neuvedla žádná fakta, která by byla s těmito závěry v rozporu. Na základě všech těchto skutečností Komise toto tvrzení zamítla a svá zjištění potvrdila.

⁽²⁹⁾ Viz poznámky pod čarou 156 a 157 prozatímního nařízení.

- (176) Dále, pokud jde o údajnou povrchní analýzu vlastnictví, Komise odkázala na informace poskytnuté čínskou vládou v průběhu inspekce na místě, podle nichž čínská vláda údajně nebyla schopna poskytnout informace o akcionáři, který vlastní téměř 90 % splaceného kapitálu banky EXIM, tj. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. Podle informací Komise vycházejících z veřejně dostupných zdrojů⁽³⁰⁾ je tato investiční platforma ve stoprocentním vlastnictví čínských orgánů prostřednictvím čínské Státní devizové správy. V této souvislosti se Komise rovněž musela pro stanovení svých zjištění uchýlit k použití dostupných údajů, aby si obstarala informace, které jí čínská vláda z důvodu nedostatečné spolupráce neposkytla. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (177) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise neanalyzovala, zda vláda svěřila dotčeným subjektům vládní pravomoc, a odkázala na judikaturu WTO⁽³¹⁾. V tomto ohledu se Komise domnívá, že použitelná judikatura, podle níž „státní vlastnictví, i když není rozhodujícím kritériem, může sloužit jako důkaz, který ve spojení s dalšími prvky naznačuje svěřením vládní pravomoci“, potvrdila, že Komise jednala v souladu s platným právním rámcem, když analyzovala státní vlastnictví a další prvky, jako jsou formální indicie kontroly a regulační rámec.
- (178) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda rovněž uvedla, že pravomoc vlády nominovat úředníky nebo najímat zaměstnance do určitého subjektu není k prokázání kontroly dostačující a že by Komise měla doložit, zda tito „nominanti“ jednají nezávisle. Dále dodala, že tvrzení Komise, že „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“, a že banka EXIM jedná „způsobem předepsaným čínskou vládou“, postrádají podpůrné důkazy.
- (179) Pokud jde o výše uvedená tvrzení, Komise odkázala na 426. a 427. bod odůvodnění prozatímního nařízení, kde je uvedeno, že „vedení banky EXIM jmenuje přímo stát. Dozorčí rada je jmenována Státní radou“ a 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“ a že „vedoucí úloha strany je součástí všech aspektů správy a řízení společnosti“. V takto vymezeném kontextu se Komise domnívá, že členům vedení a dozorčí rady nominovaným nebo jmenovaným státem je nařízeno provádět vládní opatření v souladu s politikami a hlavním směřováním strany. Kromě toho je třeba poznamenat, že Komise k prokázání toho, že čínská vláda vykonává nad státem vlastněnými komerčními bankami kontrolu, nevycházela pouze z pravomoci čínské vlády nominovat do daného subjektu zaměstnance.
- (180) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že Komise neprovedla individuální posouzení povahy řízení jiných finančních institucí, než je banka EXIM.
- (181) V tomto ohledu Komise odkázala na 431. až 433. bod odůvodnění prozatímního nařízení, které se nevztahují výhradně na banku EXIM, ale na všechny finanční instituce ve vlastnictví státu v ČLR. Proto nebylo takové individuální posouzení považováno za nezbytné. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (182) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda rovněž dodala, že Komise se ve svém závěru, že banky jsou povinny jednat určitým způsobem nebo že banka EXIM je účinně kontrolována čínskou vládou, nemůže opírat o článek 34 bankovního zákona a že by celý bankovní zákon včetně jeho článků 4, 5 a 41 měla chápat komplexněji, neboť tento zákon čínské vládě zakazuje vykonávat jakoukoli formu kontroly nad rozhodnutími bank a zajišťuje, aby banky fungovaly nezávisle.

⁽³⁰⁾ <https://www.caixinglobal.com/2018-12-14/china-sets-up-new-forex-reserve-investment-arm-101358989.html>.

⁽³¹⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 310.

- (183) Čínská vláda rovněž odkázala na článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů, který 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“, a uvedla, že toto ustanovení neprokazuje účinnou kontrolu vlády nebo výkon vládní pravomoci.
- (184) Čínská vláda rovněž uvedla, že rozhodnutí č. 40 je spíše orientačním dokumentem a že článek 17 tohoto rozhodnutí „požaduje, aby banky dodržovaly úvěrové zásady“, a že úvěrová podpora je omezena „pouze na investiční projekty spadající do podporované kategorie“, přičemž Komise má zákonnou povinnost prokázat, že „takové dluhopisy“ souvisejí s údajně podporovanými investičními projekty.
- (185) Čínská vláda rovněž odkázala na prozatímní opatření týkající se správy úvěrů na provozní kapitál uvedená v její odpovědi na dotazník a poukázala na skutečnost, že přijímání žádostí o úvěr, jejich kontrola, posuzování a schvalování nezahrnují žádné požadavky na zohlednění údajných průmyslových politik.
- (186) Čínská vláda rovněž uvedla, že se Komise nemůže opírat o „stěžejní cíle“ čínské vlády (citovaný tříletý akční plán CBIRC na roky 2020 až 2022) a musí prokázat, že některá konkrétní opatření vlády vedou k její kontrole nad dotčeným subjektem (veřejnoprávním subjektem), a nemůže skutečnost, že se daná finanční instituce řídí zákony dané země, považovat za ekvivalent vládní kontroly.
- (187) Čínská vláda dále uvedla, že Komise si z výroční zprávy banky EXIM za rok 2022 vybrala jen určitá fakta a že některé části týkající se aspektů obecné hospodářské stability země byly vytrženy z kontextu a nemají nic společného s rozvojem průmyslové politiky, v jejímž rámci banka EXIM poskytovala financování různým odvětvím.
- (188) Pokud jde o povahu a právní účinek článků 4, 5, 31 a 41 bankovního zákona, článku 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů, článku 19 rozhodnutí č. 40 a prozatímních opatření týkajících se správy úvěrů na provozní kapitál, Komise odkázala na 449. a 450. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v nichž se s těmito tvrzeními již vypořádala. Vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné nové skutečnosti, byla výše uvedená tvrzení zamítnuta.
- (189) Čínská vláda rovněž tvrdila, že státní vlastnictví se nerovná pojmu „veřejnoprávní subjekt“ a že pravomoc vlády jmenovat úředníky sama o sobě nestačí k tomu, aby tyto vládou jmenované osoby nejednaly nezávisle. V tomto ohledu čínská vláda odkázala na článek 5 „Prozatímních pravidel týkajících se dozorcích rad v klíčových finančních institucích ve vlastnictví státu“ a poukázala na skutečnost, že dozorcí rada „se nesmí podílet na obchodních rozhodovacích a obchodních řídicích činnostech finanční instituce ve vlastnictví státu ani do těchto činností nesmí zasahovat“, aby zdůraznila, že žádná institucionální kontrola neexistuje.
- (190) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila a odkázala na 178. bod odůvodnění tohoto nařízení, kde shledala, že členům vedení a dozorcí rady nominovaným nebo jmenovaným státem je nařízeno provádět vládní opatření v souladu s politikami a hlavním směřováním strany. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (191) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že nominace členů vedení a dozorcí rady banky EXIM státem neznamená, že těmito osobám je nařízeno provádět vládní opatření v souladu s politikami a hlavním směřováním strany. Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise opominula důkazy obsažené ve spisu, které údajně dokládají, že finanční instituce a členové jejich vedení jsou povinni jednat nezávisle. Ve stejném duchu čínská vláda tvrdila, že z důkazů obsažených ve spisu vyplývá, že dozorcí rada ze zákona nesmí do rozhodování finančních institucí ve vlastnictví státu zasahovat.

- (192) Komise v tomto ohledu odkázala na 178. bod odůvodnění tohoto nařízení, kde shledala, že členům vedení a dozorčí rady nominovaným nebo jmenovaným státem je nařízeno provádět vládní opatření v souladu s politikami a hlavním směřováním strany. Kromě toho se Komise rovněž domnívá, že členové dozorčí rady provádějí vládní opatření v souladu s politikami a hlavním směřováním strany v rámci svých funkcí a povinností. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (193) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda rovněž uvedla, že Plán rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie na období 2012–2020 (dále jen „plán na období 2012–2020“) neuvádí žádnou konkrétní částku financování, jež má být dotčeným odvětvím poskytnuta, a že během období šetření nebyl tento plán realizován.
- (194) Komise považovala skutečnost, že plán neuvádí žádnou konkrétní částku financování, za irelevantní. Komise rovněž uvedla, že plán na období 2012–2020 je předchůdcem Plánu rozvoje výrobního odvětví vozidel využívajících nové zdroje energie na období 2021–2035 a že oba plány se týkají daného odvětví včetně výrobku, který je předmětem šetření. V každém případě, jak vyplývá z oddílu 3.2 prozatímního nařízení, plán na období 2012–2020 není jediným, který předpokládá preferenční financování podporovaných odvětví, jako je odvětví BEV.
- (195) Čínská vláda rovněž uvedla, že Komise poukázala v oznámení Ministerstva financí o metodě hodnocení výkonnosti komerčních bank, které bylo vydáno dne 15. prosince 2020, pouze na některé prvky a ignorovala skutečnost, že toto oznámení rovněž zahrnuje aspekty jako například „zohlednit rozhodující úlohu tržního mechanismu“, které podporují její tvrzení, že finanční instituce nejsou povinny věnovat pozornost aspektům průmyslové politiky na úkor obchodních (tržně orientovaných) hledisek.
- (196) Na základě výše uvedeného Komise podle čínské vlády neprokázala, že „normativní rámec neponechal řídicím 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“.
- (197) Pokud by Komise trvala na tom, že finanční instituce jsou skutečně veřejnoprávními subjekty, měla čínská vláda za to, že Komise neprokázala, jakou (pokud vůbec nějakou) vládní funkci vykonávají.
- (198) Ve stejné souvislosti čínská vláda tvrdila, že žádné politické úvěry neexistují a že čínská vláda do procesu poskytování úvěrů nezasahuje, a banky tedy fungují nezávisle a na základě tržně orientovaných zásad. Čínská vláda rovněž zopakovala svá tvrzení, jimiž zamítla závěr Komise, že státem vlastněné komerční banky jsou veřejnoprávní subjekty.
- (199) Čínská vláda dále odkázala na zjištění Komise, že výrobci BEV získali úvěry za „úrokové sazby nižší než základní úroková sazba nebo na úrovni blízké této sazbě“ (viz 486. bod odůvodnění prozatímního nařízení), a tvrdila, že tato sazba ve skutečnosti pochází od kotujících bank a je založena na reálných úvěrových sazbách, které jsou k dispozici nej kvalitnějším klientům, s přihlédnutím k nákladům na financování, nabídce a poptávce na trhu, rizikovým přírůzkám a dalším faktorům.
- (200) Komise měla za to, že zjistila, jaké vládní funkce státem vlastněné komerční banky vykonávaly – poskytování preferenčního financování podporovanému odvětví, tj. odvětví BEV v souladu s příslušnými národními plány vymezenými v oddíle 3.2 prozatímního nařízení. Vzhledem k tomu, že s výjimkou částečné spolupráce banky EXIM žádná banka nespolečně pracovala, nebyla Komise navíc schopna ověřit tvrzení čínské vlády týkající se důležitých aspektů, jako je posouzení úvěruschopnosti.

- (201) Naopak, jak je uvedeno v 453. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise zjistila, že uvedeným třem skupinám vyvážejících výrobců zařazeným do vzorku byly poskytnuty úvěry za úrokové sazby nižší než základní úroková sazba nebo na úrovni blízké se této sazbě, což je sazba, která je údajně k dispozici nej kvalitnějším klientům, s přihlédnutím k nákladům na financování, nabídce a poptávce na trhu, rizikovým přírůzkům a dalším faktorům ⁽³²⁾. Skutečnost, že tito tři výrobci zařazení do vzorku měli výhodu z ještě nižších sazeb, než jaké mají k dispozici nej kvalitnější klienti, potvrdila existenci normativního rámce, v němž finanční instituce nefungují nezávisle, nýbrž je jim nařízeno provádět vnitrostátní politiky prostřednictvím poskytování preferenčního financování pro odvětví BEV, jak je popsáno v 455. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Na tomto základě byla výše uvedená tvrzení zamítnuta.
- (202) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že Komise si na podporu svého názoru, že čínská vláda vytvořila normativní rámec, aby mohla vykonávat účinnou kontrolu nad finančními institucemi, selektivně vybrala informace z různých dokumentů. Čínská vláda na podporu svého tvrzení uvedla, že Komise pouze zopakovala argumenty čínské vlády, ale ignorovala důkazy obsažené ve spisu.
- (203) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Komise se celkově domnívá, že se tvrzeními čínské vlády zabývala a že na podporu svého závěru ohledně normativního rámce neprováděla selektivní výběr informací; svůj závěr naopak založila na důkladné analýze skutečností ve spisu, které vyplynuly z dokumentů týkajících se právního rámce, v němž finanční instituce působí, z dokumentů vnitrostátní a odvětvové politiky, z informací shromážděných od spolupracujících výrobců BEV, ze zjištění z minulých šetření a z dostupných údajů vzhledem k nedostatečné spolupráci čínských bank. Vzhledem k absenci spolupráce čínských finančních institucí poté, co čínská vláda nepředala dotčeným finančním institucím *ad hoc* dotazník, nebyla Komise schopna údajně „důkazy obsažené ve spisu“ předložené čínskou vládou potvrdit. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (204) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení CAAM tvrdilo, že komerční banky nelze považovat za veřejnoprávní instituce, neboť banky provádějí tržně orientované operace s cílem dosáhnout zisku a že automobilové společnosti provádějí financování prostřednictvím těchto komerčních bank v souladu s tržními mechanismy.
- (205) Jak je popsáno v oddíle 3.5.1.1 prozatímního nařízení, 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 prozatímního nařízení Komise dospěla k závěru, že soukromé finanční instituce jsou rovněž pověřeny a řízeny vládou. Kromě toho zjištění v rámci tohoto šetření, jakož i zjištění Komise v rámci předchozích šetření ⁽³³⁾ týkajících se těchto finančních institucí nepodpořila tvrzení, že banky fungují podle tržních mechanismů a při rozhodování o úvěrech nezohledňují vládní politiku a plány. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (206) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 409. až 467. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

⁽³²⁾ Viz t24.006247 – Připomínky čínské vlády k poskytnutí prozatímních informací, bod 92.

⁽³³⁾ 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); prováděcí nařízení (EU) 2018/1690.

3.5.1.2. Soukromé finanční instituce pověřené nebo řízené čínskou vládou

- (207) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda namítla, že Komise vycházela k prokázání toho, že finanční instituce jsou pověřeny a řízeny čínskou vládou, ze stejných faktů, a toto zjištění zamítla. Odkázala na judikaturu WTO a tvrdila, že analýzy pověření/řízení a veřejnoprávního subjektu se liší a že pojem přenesení pravomoci (v případě pověření) nebo příkaz (v případě nařízení) musí mít podobu potvrzujícího aktu⁽³⁴⁾. Rovněž poznamenala, že pověření a nařízení i) nemůže být vedlejším produktem vládní regulace, ii) znamená aktivnější úlohu než pouhé pobízení a iii) musí být prokázáno na základě důkazů o tom, že vláda v případě pověření „dává odpovědnost“ nebo v případě nařízení „uplatňuje nad soukromým subjektem svou moc za účelem poskytnutí finančního příspěvku“⁽³⁵⁾. V tomto ohledu čínská vláda tvrdila, že Komise neidentifikovala žádné „funkce obvykle svěřené vládě“, jejichž výkon byl finančním institucím svěřen/nařízen. Čínská vláda dále poukázala na posouzení toho, zda (a jak) čínská vláda „[dala] odpovědnost soukromému subjektu – nebo uplatň[ovala] nad soukromým subjektem svou moc – za účelem poskytnutí finančního příspěvku“, a na absenci „prokazatelné souvislosti“ mezi čínskou vládou a chováním soukromých subjektů. Čínská vláda rovněž namítla, že Komise neprovedla u finančních institucí individuální posouzení pověření/nařízení.
- (208) V tomto ohledu měla Komise za to, že skutečnosti, na jejichž základě bylo možné dospět k závěru, že státem vlastněné banky jsou veřejnoprávními subjekty, dokládají rovněž existenci pověření a nařízení na úrovni soukromých finančních institucí. Jak je vysvětleno v 471. až 473. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise konkrétně prokázala existenci normativního rámce, který platí pro všechny finanční instituce v ČLR bez ohledu na to, zda jsou v soukromém, nebo státním vlastnictví, a vytváří podobné podmínky. Tato zjištění jsou rovněž v souladu se zjištěními z minulých šetření.
- (209) Pokud jde o individuální posouzení, Komise připomněla, že od soukromých finančních institucí neobdržela žádnou odpověď na dotazník, a proto musela vycházet z dostupných údajů.
- (210) Čínská vláda rovněž namítla, že uplatňování podobných podmínek na úvěrové smlouvy se soukromými i státem vlastněnými finančními institucemi je dokladem toho, že na trhu panuje konkurenční prostředí a se všemi bankami je zacházeno stejně.
- (211) Komise připomněla, že vzhledem k absenci spolupráce soukromých i státem vlastněných bank musela vycházet z dostupných údajů. Skutečnost, že sazby se překrývaly, svědčí o tom, že soukromé banky rovněž poskytovaly úvěry za příznivějších podmínek, než jsou podmínky tržní, nikoli o opaku.
- (212) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala své tvrzení, že závěr Komise ohledně podobných úvěrových podmínek, jak je rozveden v 472. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, je nesprávný, neboť fakta naopak dokládají, že čínský finanční trh je plně konkurenční.
- (213) Komise své posouzení potvrdila a domnívá se, že právě existence podobných podmínek prokazuje, že státem vlastněné komerční banky a soukromé finanční instituce působí ve stejném normativním rámci a je jim nařízeno a/nebo mají pověření poskytovat preferenční financování pro odvětví BEV, které je jedním z podporovaných odvětví. V každém případě vzhledem k absenci spolupráce finančních institucí s výjimkou banky EXIM, přičemž i ta spolupracovala pouze částečně, musela Komise vycházet z dostupných údajů, které posouzení provedené Komisí potvrzují, zatímco čínská vláda nepředložila žádné podpůrné důkazy svědčící o opaku, které by bylo možné v rámci tohoto šetření ověřit. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

⁽³⁴⁾ Zpráva panelu ve věci Korea – obchodní plavidla, body 7.368–370.

⁽³⁵⁾ Zpráva panelu ve věci USA – vyrovnávací opatření (Čína), body 7.396–7.402.

- (214) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že Komise nedodržela právní normu pro pověření/nařízení a neprokázala, že čínská vláda dala soukromým finančním institucím odpovědnost nebo nad nimi uplatňovala svou moc pro účely poskytování financování výrobcům BEV. Zejména tvrdila, že závěr Komise o existenci normativního rámce je založen na selektivním výběru informací, a nikoli na všech důkazech ve spisu. Rovněž tvrdila, že kromě posouzení, zda se jedná o veřejnoprávní subjekt, které bylo založeno na povaze daného subjektu a jeho vztahu k vládě, měla Komise rovněž prokázat souvislost mezi chováním soukromého subjektu a vládou ⁽³⁶⁾.
- (215) Komise odkázala na 203. bod odůvodnění tohoto nařízení, v němž se tvrzením týkajícím se údajného selektivního výběru informací ve vztahu k normativnímu rámci již zabývala. Pokud jde o souvislost mezi chováním soukromého subjektu a vládou, Komise odkázala na existenci normativního rámce, který se vztahuje na státem vlastněné komerční banky (viz 445. bod odůvodnění prozatímního nařízení) i na banky soukromé (viz 208. bod odůvodnění tohoto nařízení). Na základě tohoto rámce jsou soukromé finanční instituce pověřeny nebo je jim nařízeno se chovat určitým způsobem; tj. poskytovat preferenční financování pro odvětví BEV. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (216) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 467. až 473. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.1.3. Úvěrové ratingy

- (217) Po poskytnutí prozatímních a konečných informací čínská vláda tvrdila, že informace, na jejichž základě Komise nesouhlasila s čínskými úvěrovými ratingy, jsou zastaralé a nezohledňují nedávný vývoj na čínském ratingovém trhu. Čína totiž vydala pro tento trh nové předpisy, včetně správních opatření pro ratingovou činnost na trhu s cennými papíry z roku 2021. Čína rovněž aktivně otevřela svůj ratingový trh zahraničním agenturám a poskytla jim stejné podmínky jako čínským agenturám v souladu se stávajícími pravidly a předpisy příslušných správních a obchodních orgánů ratingového odvětví. V Číně působí S&P Global Ratings Inc. i Fitch Ratings. Komise proto nemůže považovat čínský ratingový trh za uzavřený nebo narušený.
- (218) Komise nezpochybňuje, že na čínském trhu působí některé zahraniční agentury. Čínská vláda však opominula důkazy uvedené Komisí v 474., 475. a 477. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, které dokládají, že tyto zahraniční agentury provádějí na čínském ratingovém trhu pouze malý zlomek ratingů, řídí se stejnými ratingovými stupnicemi jako čínské agentury a uplatňují navýšení ratingu v závislosti na strategickém významu daných společností pro čínskou vládu a implicitních státních zárukách.
- (219) Pokud jde o údajně zastaralou povahu důkazů předložených Komisí, Komise uvedla, že čínská vláda z těchto důkazů selektivně vybrala ty nejstarší a ignorovala několik zdrojů z let 2021–2022 použitých v 474., 478. a 479. bodě odůvodnění prozatímního nařízení i odkaz na pracovní dokument útvarů Komise o podstatných zkresleních v hospodářství Čínské lidové republiky, který byl vydán v dubnu 2024. Tyto zdroje jasně ukazují, že situace čínského ratingového trhu se během období šetření významně nezměnila. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

Skupina BYD

- (220) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD namítla, že analýza posouzení úvěrového ratingu provedená Komisí neposkytla důkazy o tom, proč byl rating skupiny BYD snížen na B. Toto tvrzení bylo po poskytnutí konečných informací zopakováno.

⁽³⁶⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – vyrovnávací opatření (Čína) (článek 21.5 – Čína), bod 5.103.

- (221) Komise uvedla, že vzhledem k tomu, že čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti, jak je uvedeno v 492. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, provedla Komise hodnocení úvěrového ratingu skupiny BYD v 495. až 498. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (222) Stejně jako v předchozích případech Komise přihlédnutím ke skutečné situaci každé skupiny snížila čínský rating AAA na rating BB. Z tohoto ratingu však vyplývá poměrně nízká míra zadlužení. Jak je prokázáno v 498. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, skupina BYD měla na základě konsolidované účetní závěrky skupiny BYD a společnosti BYD Finance velmi vysoký poměr dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši 0,78. Vzhledem k tomu, že míru zadlužení ve výši téměř 80 % nelze považovat za nízkou, byl úvěrový rating dále snížen na B. Výpočet poměru uvedeného v 495. až 498. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byl součástí dokumentu poskytujícího konečné informace.
- (223) Snížení úvěrového ratingu skupiny BYD na B zpochybnila i čínská vláda. Toto tvrzení bylo zamítnuto, protože čínská vláda porovnávala rating konkrétního dluhopisu emitovaného skupinou BYD a určitými individuálními společnostmi. Informace poskytnuté čínskou vládou nejsou srovnatelné. Konkrétní dluhopis emitovaný určitou společností neznamena, že rating tohoto dluhopisu platí rovněž pro celou skupinu BYD. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (224) Po poskytnutí konečných informací si skupina BYD vyžádala kritéria nebo metodu, na jejichž základě byla klasifikována jako společnost s ratingem B, přičemž tvrdila, že pro stanovení různých ratingů používaných Komisí musí existovat mezinárodně uznávaná nebo obecně akceptovaná standardní pravidla. Rovněž tvrdila, že metodika použitá Komisí měla být součástí podstatných skutečností, které nebyly zveřejněny.
- (225) Komise uvedla, že pro stanovení různých ratingů žádná zvláštní mezinárodně uznávaná kritéria neexistují. Každá ratingová agentura má vlastní specifickou metodiku, která se nezveřejňuje. Ratingové agentury se však řídí určitými obecnými zásadami, jak zdůraznila agentura S&P ve svých hlavních ratingových principech: „Při formulaci svých stanovisek k úvěrovému riziku používají ratingové agentury obvykle analytiku nebo matematické modely nebo jejich kombinaci. ... Malý počet ratingových agentur se zaměřuje téměř výhradně na kvantitativní údaje, které začleňují do matematického modelu... Při hodnocení podniku nebo obce pověří agentury, které používají přístup založený na analýzách, vedením hodnocení úvěruschopnosti daného subjektu obvykle analytika, často ve spojení s týmem odborníků. Analytici zpravidla získávají informace ze zveřejněných zpráv a dále z rozhovorů a diskusí s vedením emitenta. Vycházejí z těchto informací a uplatňují svůj analytický úsudek k posouzení finanční situace, provozní výkonnosti, zásad a strategií řízení rizik daného subjektu.“⁽³⁷⁾
- (226) Tentýž dokument rovněž zdůrazňuje, že „úvěrová analýza korporátního emitenta obvykle zohledňuje mnoho finančních a nefinančních faktorů, včetně klíčových ukazatelů výkonnosti, hospodářských, regulačních a geopolitických vlivů, atributů vedení a správy a řízení společnosti a konkurenčního postavení“⁽³⁸⁾.
- (227) Komise použila k formulaci svého stanoviska ke společnostem zařazeným do vzorku stejné zásady, jaké uplatňují ratingové agentury, jak jsou popsány ve dvou předchozích bodech odůvodnění. Komise zaprvé pro každou skupinu společností zařazenou do vzorku vypočetla a vložila řadu finančních ukazatelů. Jak je uvedeno ve 222. bodě odůvodnění výše, tyto ukazatele byly součástí dokumentu poskytujícího konečné informace. Zadruhé Komise použila celý soubor informací předložených těmito společnostmi v průběhu šetření, jako jsou finanční výkazy, prospekty dluhopisů, podrobnosti poskytnuté o finančních transakcích a o situaci na trhu jako celku, k provedení analýzy finanční situace konkrétní společnosti, ale také celkových hospodářských, regulačních a obecných tržních podmínek, v nichž daná společnost působí.

⁽³⁷⁾ guide_to_credit_rating_essentials_digital.pdf (spglobal.com), konzultováno dne 10. září 2024, s. 7.

⁽³⁸⁾ Tamtéž, s. 10.

- (228) V tomto ohledu tedy Komise zohlednila nejen konkrétní finanční situaci skupiny BYD, ale i kontext, v němž tyto společnosti působí. Komise uvedla, že společnosti vyrábějící BEV působí v prostředí vysoce kapitálově náročného a volatilního trhu, kde dochází k rychlým technologickým změnám a inovacím, kde si čínské subjekty tvrdě konkurují a kde společnosti musí neustále investovat a přizpůsobovat se měnícím se podmínkám na trhu. Stručně řečeno, jedná se o velmi podobné prostředí, jako je startupové prostředí s novými produkty, které s sebou obvykle nese vyšší celková rizika, a tak společnosti působící na tomto trhu mívají nižší celkové úvěrové ratingy.
- (229) Komise navíc konstatuje, že podle agentury S&P odpovídá rating B situaci, kdy je společnost „zranitelnější vůči nepříznivým obchodním, finančním a ekonomickým podmínkám, ale v současné době je schopna plnit své finanční závazky ⁽³⁹⁾“. Vzhledem ke specifickým finančním ukazatelům vypočteným pro skupinu BYD ve spojení s riziky tržního prostředí, v němž působí, proto Komise na svém postoji k úvěrovému ratingu skupiny BYD trvá. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

Skupina Geely

- (230) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že byla snížením svého úvěrového ratingu z AAA na B nespravedlivě znevýhodněna.
- (231) Komise uvedla, že vzhledem k tomu, že čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti, jak je uvedeno v 518. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, provedla Komise hodnocení úvěrového ratingu skupiny Geely v 506. až 517. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (232) Komise analyzovala konkrétní ukazatele krátkodobé likvidity včetně průměrného ukazatele běžné likvidity, ukazatele pohotové likvidity a ukazatele okamžité likvidity. Z posouzení vyplynulo, že skupina vykazovala problémy s krátkodobou likviditou, které vedly k tomu, že získala profil rizikového dlužníka. Komise kromě toho analyzovala dlouhodobé dluhy pomocí poměrů, jako je poměr dluhu k aktivům a poměr dluhu k vlastnímu kapitálu, a dospěla k závěru, že skupina financuje svou činnost především prostřednictvím dluhu.
- (233) S ohledem na zjištěné problémy s krátkodobou likviditou a závislost skupiny na dluhovém financování dospěla Komise k závěru, že udělený úvěrový rating AAA je pro tuto skupinu neopodstatněný a měl by být spíše BB.
- (234) Kromě toho Komise v 510. až 512. bodě odůvodnění prozatímního nařízení identifikovala další rizika spojená se skupinou Geely. Tato rizika zahrnovala emisi dluhopisů na restrukturalizaci dluhu, uzavírání smluv o úvěrech, jimiž měly být nahrazeny úvěry stávající, a ujednání o kapitalizaci dluhu.
- (235) S cílem zohlednit zvýšenou rizikovou expozici bank, zejména v důsledku problémů s likviditou a s krátkodobým i dlouhodobým financováním, snížila Komise rating rizika o jeden stupeň a rozhodla se jako základ pro určení tržní referenční hodnoty použít korporátní dluhopisy B (namísto BB). Na tomto základě bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (236) Snížení úvěrového ratingu skupiny Geely na B zpochybnila i čínská vláda. Komise uvedla, že čínská vláda poskytla na podporu svého tvrzení pouze odkaz na internetové stránky s úvěrovým ratingem, z nichž nebylo možné zjistit, zda se tento rating týká určitých individuálních společností, nebo celé skupiny. Z poskytnutých informací rovněž nebylo jasné, k jakému období se rating vztahuje. Kromě toho byl na uvedených internetových stránkách u společnosti Geely rating BBB- se záporným výhledem. Tyto informace naznačují zkreslení úvěrového ratingu v Číně, kde skupina získala rating AAA, a uvedený rating není příliš odlišný od standardního ratingu BB používaného Komisí. Vzhledem k nedostatku informací a nepodloženým argumentům Komise toto tvrzení zamítla.

⁽³⁹⁾ Tamtéž, s. 9.

- (237) Po poskytnutí konečných informací skupina Geely tvrdila, že Komise nezohlednila skutečnost, že jedné společnosti z její skupiny – Genius Auto Finance Co. Ltd (dále jen „GAF“) agentura S&P udělila rating AAA. K tomu Komise poznamenala, že tento skupinou Geely zmíněný úvěrový rating byl udělen správci cenného papíru zajištěného aktivy (ABS), konkrétně společnosti Shanghai International Trust Co. Ltd., nikoli společnosti GAF (poskytovateli služeb hypotečních úvěrů ABS). Tvzení bylo proto zamítnuto.

Skupina SAIC

- (238) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že byla nespravedlivě znevýhodněna jednak snížením svého úvěrového ratingu AAA na B a jednak uplatněním rozpětí na referenční úrokovou sazbu Čínské lidové banky (dále jen „PBOC“) (nebo na základní úrokovou sazbu Národního mezibankovního centra financování (dále jen „NIFC“) v den, kdy byl úvěr poskytnut, a na délku trvání každého dotčeného úvěru, nikoli na sazbu platnou pro skupinu SAIC.
- (239) Vzhledem k tomu, že čínské úvěrové finanční instituce neposkytly žádné posouzení úvěruschopnosti, jak je uvedeno v 518. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, provedla Komise hodnocení úvěrového ratingu skupiny SAIC v 519. až 527. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. V těchto bodech odůvodnění nejprve posoudila některé poměry a ukazatele týkající se ziskovosti – průměrný ukazatel běžné likvidity, ukazatel pohotové likvidity, ukazatel okamžité likvidity, poměr dluhu k aktivům a poměr dluhu k vlastnímu kapitálu a usoudila, že tyto poměry a ukazatele neodůvodňují údajný rating AAA uvedený ve 238. bodě odůvodnění tohoto nařízení a v 524. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ale spíše rating BB. Kromě toho, jak je uvedeno v 522. a 523. bodě odůvodnění, někteří vyvážející výrobci BEV ve skupině SAIC se museli uchýlit ke kapitalizaci dluhu nebo ke kapitálové injekci, aby zajistili udržitelné pokračování své činnosti. Kromě toho si Komise rovněž povšimla, že skupina uzavřela smlouvy o úvěrech, jimiž měly být nahrazeny úvěry stávající. Na tomto základě se Komise rozhodla snížit rating skupiny SAIC z BB na B, aby zohlednila další rizika spojená s jejími finančními problémy a problémy s likviditou.
- (240) Kromě toho Komise nesouhlasí s tím, že by skupina SAIC byla nespravedlivě znevýhodněna. Za účelem posouzení úrovně subvence, kterou skupina obdržela, Komise porovnála úroky splatné v období šetření, jak je uvedla skupina SAIC, s úroky, které by musela zaplatit na nezkresleném trhu, pokud by byl použit nezkreslený úvěrový rating.
- (241) Pro tento účel použila Komise základní úrokovou sazbu, tj. referenční sazbu tvořenou velkými čínskými bankami kotujícími reálné úvěrové sazby, které jsou k dispozici nejkvalitnějším klientům, s přihlédnutím k nákladům na financování, nabídce a poptávce na trhu, rizikovým přírůzkům a dalším faktorům⁽⁴⁰⁾. Vzhledem k tomu, že skupině SAIC byly poskytnuty úvěry za nižší sazby, než je průměrná sazba nabízená nejkvalitnějším klientům používaná k tvorbě základní úrokové sazby, měla Komise za to, že základ pro nezkreslenou referenční sazbu by měl být stanoven alespoň na úrovni základní úrokové sazby. Ve druhém kroku, aby se zohlednila úvěruschopnost skupiny SAIC, bylo použito rozpětí založené na rozdílu mezi úvěrovým ratingem AA a B, jak je vysvětleno v 504. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (242) Snížení úvěrového ratingu skupiny SAIC na B zpochybnila i čínská vláda. Komise uvedla, že čínská vláda poskytla na podporu svého tvrzení pouze odkaz na internetové stránky s úvěrovým ratingem předního latinskoamerického výrobce cukrovinek. Komise nevidí mezi argentinskými čokoládami a čínským odvětvím BEV žádnou souvislost. Komise proto toto tvrzení zamítla.
- (243) Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto. Jelikož nebyl v tomto ohledu vznesen žádný další argument, byly závěry vyvozené v 474. až 481. a 491. až 527. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

⁽⁴⁰⁾ Viz t24.006247 – Připomínky čínské vlády k poskytnutí prozatímních informací, bod 92.

3.5.2. Preferenční financování: úvěry

3.5.2.1. Druhy úvěrů

Skupina SAIC

a) Úvěry v cizí měně

- (244) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC namítla, že výše výhody plynoucí z úvěrů v cizí měně neměla být přičtena pouze na základě vývozního obratu výrobku, který je předmětem šetření, nýbrž na základě celkového vývozního obratu. Po poskytnutí konečných informací společnost SAIC předložila další argumenty, v nichž tvrdila, že Komise měla ve spisu dostatečné a ověřené informace o vývozním obratu z prodeje do Unie a mimo Unii. Rovněž poznamenala, že úvěrové smlouvy neupřeshňují účel ani použití těchto úvěrů. Naopak z nich vyplývá, že se týkají pouze provozního kapitálu. K těmto úvěrům v cizích měnách by se proto mělo přistupovat jako k úvěrům v CNY a měly by být přičteny k celkovému obratu skupiny.
- (245) Komise tvrzení týkající se přičtení výše výhody vyplývající z úvěrů v cizí měně akceptovala a výpočet odpovídajícím způsobem upravila. Vzhledem k absenci transakcí v cizích měnách souvisejících s jinými aspekty, než je prodej hotových výrobků, měla Komise za to, že úvěry v cizích měnách souvisely výhradně s vývozními prodejními činnostmi.

b) Úvěry v CNY

- (246) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC namítla, že z výpočtu subvence mělo být vyňato několik mezipodnikových úvěrů v CNY. Skupina SAIC proto navrhla pro výpočet výše subvence pozměněnou metodu.
- (247) Toto tvrzení bylo částečně akceptováno, neboť Komise měla k dispozici podpůrné důkazy. Tyto podpůrné důkazy týkající se dlouhodobých závazků jedné společnosti ve skupině SAIC splatných do jednoho roku, které skupina SAIC poskytla v rámci svých připomínek, vedly rovněž k identifikaci preferenčního financování ve formě dluhopisů, o nichž Komise dříve nevěděla. Výpočet výše subvence byl odpovídajícím způsobem upraven.

c) Mezibankovní úvěry

- (248) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že jeden mezibankovní úvěr jedné společnosti ve skupině SAIC se od úvěrů zásadně liší, a proto neměl být za úvěr považován. Pokud by však Komise k tomuto mezibankovnímu úvěrování přistupovala obdobně jako k úvěru, měla by být jako referenční úroková sazba použita sazba pro krátkodobé úvěry s tříměsíční splatností od prosince 2022 (tj. 3,65 %), neboť splatnost mezibankovních úvěrů pro společnosti financující automobily je zákonem omezena na tři měsíce.
- (249) Komise tvrzení skupiny SAIC zamítla a domnívá se, že přístup dané společnosti k mezibankovnímu úvěrování v rámci skupiny SAIC za výjimečně nízké sazby představuje preferenční financování. Komise proto k tomuto mezibankovnímu úvěrování přistupovala obdobně jako k úvěru. Vzhledem k tomu, že skupina SAIC o uvedeném mezibankovním úvěru nebo o potenciální existenci dalších podobných úvěrů neposkytla žádné informace, vychází Komise při posuzování výhody spojené s těmito mezibankovními úvěry nadále z dostupných údajů.
- (250) Jelikož nebyly k těmto druhům úvěrů vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 482. až 485. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.2.2. Specifičnost

- (251) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise neprovedla řádnou analýzu specifičnosti jednotlivých programů údajného preferenčního financování, která by prokázala, že k dotčené údajné subvenci existuje „jednoznačné“ a „jasné“ omezení přístupu, tj. takové omezení, které „zřetelně vyjadř[uje] vše, co je míněno, tj. nic není pouze naznačeno nebo nadneseno“⁽⁴¹⁾.
- (252) Čínská vláda rovněž dodala, že Komise nikdy nespecifikovala, která část dotčených dokumentů výslovně nařizuje poskytovat výrobcům BEV preferenční financování.
- (253) Čínská vláda rovněž namítla, že Komise neprokázala, že poskytování údajných preferenčních úvěrů je výslovně omezeno na určité podniky nebo určitá odvětví, neboť preferenční úvěry nejsou zacíleny na úzce vymezenou skupinu – údajná subvence totiž není určena pouze pro odvětví BEV, ale pro všechna tzv. „podporovaná“ odvětví.
- (254) Jak je uvedeno ve 486. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, několik právních dokumentů, které jsou konkrétně zaměřeny na společnosti v odvětví BEV, instruuje finanční instituce, aby poskytovaly úvěry s preferenčními sazbami odvětví BEV. Podle čl. 4 odst. 2 základního nařízení není k tomu, aby byla subvence považována za specifickou, nutné, aby byla omezena pouze na odvětví BEV, nýbrž postačuje, aby byl přístup k subvenci výslovně omezen na určité podniky. Má se za to, že povaha skupiny podporovaných odvětví je výslovně omezena. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (255) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala, že Komise neodůvodnila své rozhodnutí týkající se specifičnosti na základě skutečných důkazů a vycházela z dokumentů, které „údajně“ prokazují, že finanční instituce „poskytují preferenční financování pouze omezenému počtu společností/odvětví dodržujících příslušné politiky čínské vlády“. Konkrétně čínská vláda tvrdila, že podporovaná odvětví jako celek tvoří dostatečně samostatný segment hospodářství, aby představovala „určitá odvětví“ ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení a čl. 2 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Čínská vláda dále tvrdila, že velký rozsah tzv. „podporovaných“ odvětví vede k tomu, že tyto údajné subvence jsou široce dostupné v celém čínském hospodářství, takže je logicky nelze považovat za výslovně specifické. Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise neprokázala, že tato specifičnost je „jednoznačná“ a „jasná“⁽⁴²⁾, a že dokumenty, o něž se Komise opírá (viz 254. bod odůvodnění tohoto nařízení), jsou buď irelevantní pro odvětví BEV nebo nezávazné.
- (256) Komise se domnívá, že soubor dokumentů uvedených v 486. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jako je článek 15 obecných pravidel týkajících se úvěrů (prováděných Čínskou lidovou bankou) a článek 34 bankovního zákona, představuje skutečné důkazy, které jednoznačně a jasně prokazují, že poskytování preferenčního financování je specifické pro odvětví BEV. Kromě toho, jak již bylo vysvětleno v 253. a 254. bodě odůvodnění tohoto nařízení, se Komise domnívá, že dokumenty, o něž se opírá, výslovně omezují tento program na určité podniky a nejsou široce dostupné v celém čínském hospodářství. Komise ve skutečnosti uvedla, že odvětví BEV je podporovaným odvětvím a že tento status není obecně dostupný v tom smyslu, že je vyhrazen pro omezený počet odvětví, která jsou uvedena ve speciálním katalogu, jak je vysvětleno v 711. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho je odvětví BEV rovněž sektorem, pro nějž byly koncipovány zvláštní víceleté plány na celostátní nebo nižší úrovni, což jasně dokládá, že se nejedná o libovolné odvětví, nýbrž o odvětví, které má z pohledu čínské vlády nárok na preferenční zacházení, a že tento status je spojen s určitými preferenčními politikami, jak jsou rozpracovány v různých strategických dokumentech uvedených v oddíle 3.2 prozatímního nařízení. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.

⁽⁴¹⁾ Zpráva panelu ve věci ES a některé členské státy – velká civilní letadla, bod 7.919.

⁽⁴²⁾ Zpráva panelu ve věci ES a některé členské státy – velká civilní letadla, bod 7.919.

- (257) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž poukázala na skutečnost, že Komise požádala čínskou vládu, aby předala dotazníky relevantním finančním institucím, a tvrdila, že shromažďování informací by měl provádět vyšetřující orgán a zátěž by neměla být přenášena na respondenty. Čínská vláda dále tvrdila, že předpoklad, že podnik získal výhodu, nesmí vycházet „pouze z negativní domněnky založené na nedostatku informací, které by umožnily konstatovat opak, pokud neexistují jiné důkazy, které by mohly reálnou existenci takové výhody pozitivně prokázat“.
- (258) Jak je vysvětleno ve 129. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise v zájmu administrativního zjednodušení a za účelem efektivnějšího získání informací požádala čínskou vládu, aby předala zvláštní dotazníky, které Komise připravila, všem relevantním finančním institucím. Takovou žádost nelze v žádném případě vykládat jako přenesení odpovědnosti za shromažďování informací. Vzhledem k tomu, že čínská vláda nespolupracovala, nemohla Komise posoudit další dokumenty, které by údajně prokázaly absenci specifčnosti (ačkoli se o specifčnost jedná), takže Komise musela vycházet z informací obsažených ve spisu, které její závěry podporují. Takové právní odůvodnění není rovnocenné negativní domněnce, neboť Komise vycházela ze skutečností ve spisu v důsledku odmítnutí čínské vlády spolupracovat, což je v rozporu s jejím chováním v minulých šetřeních, kdy finanční instituce spolupracovaly a umožnily Komisi provést šetření a shromáždit a ověřit informace, které považovala za nezbytné, pokud jde o odvětví BEV, a zejména o výrobce zařazené do vzorku. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (259) Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise měla posoudit specifčnost každého z údajných programů nebo nástrojů, které napadla, a že Komise nemůže různé formy financování označit za specifické jen proto, že zúčastněné strany nepředložily důkaz o opaku. Čínská vláda dále tvrdila, že zúčastněné strany prokázaly, že tyto nástroje jsou dostupné všem subjektům ve všech odvětvích čínského hospodářství.
- (260) Jak vyplývá z různých oddílů prozatímního nařízení, Komise posoudila specifčnost každého napadeného programu na základě skutečných důkazů, které žádná ze stran nevyvrátila podloženými argumenty. Tvrzení, že zúčastněné strany prokázaly, že tyto nástroje jsou dostupné všem subjektům ve všech odvětvích čínského hospodářství, bylo shledáno vágním a nepodloženým. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta. Jelikož nebyly ke specifčnosti vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 486. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.2.3. Výpočet výše subvence

- (261) Po poskytnutí prozatímních a konečných informací čínská vláda tvrdila, že Komise použila zahraniční referenční hodnotu, aniž by v souladu s platnou judikaturou WTO poskytla dostatečné důkazy o tom, že trh v Číně je narušen a že následkem tohoto narušení nelze jako referenční hodnotu použít domácí sazby ⁽⁴³⁾.
- (262) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila a argumentovala, že tvrzení čínské vlády je vágní, neboť odkazuje obecně na referenční hodnoty používané pro preferenční financování, ale zároveň odkazuje konkrétně na úvěrové linky (117. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Komise dále znovu poukázala na to, že čínská vláda zřejmě opomíjí skutečnost, že referenční hodnota použitá pro úvěry v CNY, kapitálové injekce, dluhopisy a návrhy bankovních akceptů vycházela z čínské referenční hodnoty, tj. základní úrokové sazby. Jedinou zahraniční část referenční hodnoty tvořila prémie za úvěrové riziko, která byla připočtena k základní úrokové sazbě. V této souvislosti Komise v oddíle 3.5.1.10 prozatímního nařízení poskytla rozsáhlé důkazy o tom, že úvěrové ratingy, a tudíž i prémie za úvěrové riziko jsou v ČLR zkresleny, a proto je nelze pro stanovení referenční hodnoty použít.

⁽⁴³⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), bod 4.244, a zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – uhlíková ocel (Indie), body 4.185–4.186, 4.208. Viz také: zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – měkké dřevo IV, bod 106, zpráva panelu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 10.187.

- (263) Pokud jde o analýzu existence zkreslení v ČLR, Komise rovněž odkázala na 471. bod odůvodnění prozatímního nařízení, který potvrzuje existenci normativního rámce, a 473. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž se dospělo k závěru, že všechny finanční instituce (včetně soukromých finančních institucí) působící v Číně pod dohledem Národní finanční regulační správy byly pověřeny státem nebo jim bylo státem nařízeno provádět vládní politiky a poskytovat úvěry s preferenčními sazbami odvětví BEV. V každém případě vzhledem k tomu, že žádná spolupracující finanční instituce nespolupracovala plně, nebylo možné stanovit žádnou jinou referenční hodnotu. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (264) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise neodpověděla na její připomínky týkající se volby relativního rozpětí namísto absolutního rozpětí pro stanovení rozdílu mezi korporátními dluhopisy s ratingem AA a B. Podle připomínek předložených po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že použití relativního rozpětí nemá žádný ekonomický smysl a že Komise nevysvětlila, jak přičtení relativního rozpětí napodobuje „srovnatelnou obchodní půjčku, kterou by firma mohla skutečně získat na trhu“ ve smyslu čl. 14 písm. b) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, a proč se Komise domnívala, že referenční hodnotu nebylo potřeba nijak upravit s ohledem na připočtení (relativního) rozpětí.
- (265) Komise nejprve uvedla, že čínská vláda při poskytnutí prozatímních informací učinila k použití relativního rozpětí pouze několik obecných poznámek. Neuvedla důvody, proč by relativní rozpětí mělo být považováno za ekonomicky nelogické, proč považuje absolutní rozpětí za vhodnější, ani jaké úpravy referenční hodnoty by podle ní bylo nezbytné provést. Čínská vláda rovněž nepředložila na podporu svých tvrzení ani na vyvrácení stanoviska Komise žádné důkazy.
- (266) Pokud jde o použití relativního rozpětí jako takového, Komise v 490. bodě odůvodnění prozatímního nařízení jasně zdůraznila, že postupovala v souladu se stejnou metodikou výpočtu pro preferenční financování prostřednictvím úvěrů, jako je metodika stanovená 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, v antisubvenčním šetření týkajícím se pneumatik pocházejících z ČLR, některých tkaných a/nebo vpichovaných textilií ze skleněných vláken pocházejících z ČLR a kabelů z optických vláken pocházejících z ČLR, a uvedla příslušné odkazy na tato nařízení, v nichž byly důvody pro použití daného rozpětí velmi podrobně vysvětleny. Použití této metodiky výpočtu pro každou jednotlivou skupinu společností zařazených do vzorku bylo dále podrobněji vysvětleno ve zvláštním informačním dokumentu poskytnutém jednotlivým společnostem. Čínská vláda nepředložila žádné nové argumenty, které by pro Komisi byly důvodem k tomu, aby svou dlouhodobou praxi používání relativního rozpětí změnila.
- (267) Pro úplnost však Komise čínské vládě připomíná, že cílem relativního rozpětí je v zásadě stanovit pro každou společnost premii za úvěrové riziko, která se uplatní na bezrizikovou sazbu, aby se dospělo k referenční úrokové sazbě. V této souvislosti Komise připomíná následující postřehy učiněné v souvislosti s ekonomickým smyslem relativního rozpětí a skuteností, že toto rozpětí napodobuje obchodní půjčku, uvedené v 256. bodě odůvodnění konečného nařízení o antisubvenčním šetření týkajícím se pneumatik pocházejících z ČLR:
- „Zprv je jakkoli Komise uznávala, že komerční banky obvykle používají přírážku vyjádřenou v absolutních číslech, domnívala se, že tato praxe vychází především z praktických úvah, jelikož úroková sazba je v konečném důsledku absolutní číslo. Absolutní číslo je nicméně odrazem posouzení rizik, které je založeno na relativním hodnocení. Riziko selhání u společnosti s ratingem BB je o X % vyšší než u vlády nebo bezrizikové společnosti. To je relativní hodnocení.
 - Za druhé úrokové sazby neodrážejí pouze rizikové profily jednotlivých společností, ale také rizika specifická pro danou zemi a měnu. Relativní rozpětí tudíž zachycuje změny základních tržních podmínek, které se při použití logiky absolutního rozpětí nepromítanou. Riziko specifické pro zemi a měnu se často, tak jako je tomu i v tomto případě, v průběhu času mění a změny se pro různé země liší. V důsledku toho se bezrizikové sazby v průběhu času významně mění a někdy jsou nižší v USA, jindy zase v Číně. Tyto rozdíly souvisejí s faktory, jako jsou zjištěný a očekávaný růst HDP, hospodářské klima a míry inflace. Jelikož se bezriziková sazba v průběhu času mění, může být stejně nominální absolutní rozpětí potvrzením velmi odlišného posouzení rizika. Například pokud banka odhaduje, že riziko selhání spojené s konkrétní společností je o 10 % vyšší než bezriziková sazba (relativní odhad), může být výsledné

absolutní rozpětí mezi 0,1 % (u bezrizikové sazby ve výši 1 %) a 1 % (u bezrizikové sazby ve výši 10 %). Z pohledu investora je proto relativní rozpětí lepším měřítkem, jelikož odráží výši výnosového spreadu a způsob jeho ovlivnění mírou základní úrokové sazby.

- Za třetí je relativní rozpětí také neutrální z hlediska zemí. Pokud je například bezriziková sazba v USA nižší než bezriziková sazba v Číně, absolutní přírážky budou při použití této metodiky vyšší. Naopak pokud je bezriziková sazba v Číně nižší než v USA, absolutní přírážky budou při použití této metody nižší. To uznává i skupina Giti v tabulce 3 svých připomínek, v níž je simulován dopad různých sazeb PBOC. Při použití údajů poskytnutých skupinou Giti na historické sazby PBOC se v praxi ukazuje, že v některých letech má relativní metodika za výsledek skutečně nižší referenční hodnotu než absolutní rozpětí.
- Pokud jde o třetí bod, interpretovala Komise skutečnosti předložené skupinou Giti odlišně. Skupina Giti sama konstatovala, že absolutní rozpětí není tak stabilní, jak je tvrzeno, nýbrž že se v průběhu času mění, a to v rozmezí od 1 % do 4,5 %. Kromě toho sleduje relativní rozpětí naprosto stejný vývoj jako absolutní rozpětí v průběhu posledních 23 let, tj. když se zvýší relativní rozpětí, zvýší se také absolutní rozpětí, a naopak. Pokud jde o údajnou kolísavost relativního rozpětí, je rozsah změn podobný – rozdíl mezi nejvyššími a nejnižšími hodnotami je 530 % u relativního rozpětí a 450 % u absolutního rozpětí. ⁽⁴⁴⁾

- (268) Čínská vláda neposkytla žádné skutečnosti, které by byly důvodem k revizi těchto postřehů, a ani Komise v tomto šetření neidentifikovala žádné nové skutečnosti, na jejichž základě by musela své předchozí posouzení změnit.
- (269) Závěrem je třeba podotknout, že tvrzení čínské vlády, že relativní rozpětí nebylo nijak upraveno, je nesprávné. Jako výchozí bod pro výpočet byla totiž použita čínská základní úroková sazba. Kromě toho použití relativního rozpětí zachycuje změny základních tržních podmínek jednotlivých zemí, které se při použití logiky absolutního rozpětí nepromítanou, jak je vysvětleno v 267. bodě odůvodnění výše. Kromě toho je v 504., 516. a 526. bodě odůvodnění prozatímního nařízení jasně zdůrazněno, že relativní rozpětí bylo stanoveno jednotlivě pro každý úvěr poskytnutý uvedené skupině společností podle data, kdy byl úvěr poskytnut, a délky trvání dotčeného úvěru. Při použití relativního rozpětí tak byla zohledněna i specifika každého jednotlivého úvěru. Tvrzení čínské vlády byla proto zamítnuta.
- (270) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že Komise zaměnila svou povinnost prokázat existenci finančního příspěvku od vlády s existencí výhody vyplývající z takového finančního příspěvku, protože existuje rozdíl mezi částkou, kterou hradí příjemce, a částkou, kterou by byla společnost zaplatila za srovnatelný obchodní úvěr, který mohla získat na trhu.
- (271) Komise se domnívá, že při posuzování tohoto režimu existenci finančního příspěvku a výhody prokázala. Konkrétně ve 487. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je vymezen základ, podle něhož výrobci BEV získali výhodu, jako 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. Pokud jde o finanční příspěvek, Komise se domnívá, že poskytování preferenčního financování prostřednictvím úvěrů nebo jiných finančních nástrojů spočívá ve finančním příspěvku od čínské vlády, protože finanční instituce jednající jako veřejnoprávní subjekty nebo pověřené či řízené čínskou vládou účtují společnostem, které působí v jiném odvětví, než je odvětví BEV nebo jiné podporované odvětví využívající podobného příznivého zacházení, vyšší úrokovou sazbu nebo poplatek. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽⁴⁴⁾ Prováděcí nařízení (EU) 2018/1690, 256. bod odůvodnění (šetření ve věci pneumatik).

- (272) Skupina Geely tvrdila, že Komise by neměla ke stanovení referenční hodnoty pro úvěry používat údaje o korporátních dluhopisech vzhledem k významným odlišnostem v souvisejících rizicích, obchodovatelnosti, lhůtách splatnosti a podmínkách (včetně možností předčasného splacení) a restrukturalizaci dluhu. Tvrdila, že tyto odlišnosti vedou k rozdílům v úrokových sazbách.
- (273) Komise s tvrzením skupiny Geely nesouhlasila, neboť ke stanovení referenční hodnoty pro úvěry nepoužila korporátní dluhopisy. Jak je vysvětleno v 526. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise při stanovení nezkreslené tržní úrokové sazby vycházela z kombinace korporátních dluhopisů AA a B, aby stanovila rozpětí, které má být připočteno k referenční úrokové sazbě vyhlášené PBOC, nebo, po 20. srpnu 2019, k základní úrokové sazbě oznámené NIFC. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (274) Skupina Geely tvrdila, že výpočet úvěrů pro určité společnosti v rámci skupiny obsahuje specifické chyby. Komise toto tvrzení akceptovala a následně výpočet upravila.
- (275) Jelikož nebyly k výpočtu výše subvence vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 487. až 490. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.2.4. Závěr týkající se preferenčního financování: úvěry

- (276) Závěry vyvozené v 528. až 529. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny a sazby subvence zjištěné s konečnou platností 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	0,77 %
Skupina SAIC	0,98 %

3.5.3. Preferenční financování: jiné typy financování

3.5.3.1. Úvěrové linky

a) Obecně

- (277) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD posouzení úvěrových linek provedené Komisí zpochybnila a tvrdila, že čínské ani mezinárodní banky, které poskytovaly úvěrové linky společnostem ve skupině BYD (se sídlem v Číně i mimo Čínu), si za otevření linek neúčtovaly žádné poplatky.

- (278) Z důkazů předložených skupinou BYD, které sestávaly ze smluv o úvěrových linkách se zahraničními institucemi pro společnost ze skupiny BYD nacházející se mimo Čínu, však vyplynulo, že součástí těchto smluv byly buď provize, poplatky za sjednání a poplatky za změnu, nebo že si banka žádné poplatky za poskytnutí úvěru neúčtovala, neboť se k poskytnutí financování pro danou společnost nezavázala. Z doplňujících důkazů předložených skupinou BYD proto vyplynulo, že některé banky si za závazek vyčlenit pro své klienty peníze obvykle účtují poplatek. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (279) Po poskytnutí konečných informací skupina BYD zpochybnila analýzu provedenou Komisí a zopakovala, že za zpracování/otevření úvěrových linek nejsou účtovány žádné poplatky a že se Komise místo toho zaměřila na to, co souvisí s následnými bankovními operacemi, jako jsou úvěry.
- (280) Komise připomněla, že zaprvé, jak je vysvětleno v 530. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, účelem úvěrové linky je stanovit limit pro úvěry, který může společnost kdykoli využít k financování svých stávajících operací (prostřednictvím krátkodobých úvěrů, návrhů bankovních akceptů atd.), a zajistit tak pružné a okamžité dostupné financování provozního kapitálu. Úvěry jako takové jsou tedy jednou z bankovních operací spojených s úvěrovými linkami. Zadruhé Komise nesouhlasila s tvrzením, že za úvěrové linky nejsou účtovány žádné poplatky, neboť jeden ze tří předložených dokumentů jasně zmiňoval provizi, která má být zaplacená, druhý odkazoval na jinou úvěrovou smlouvu, takže daná společnost nepředložila úplnou dokumentaci, a třetí se týkal nepřidělené úvěrové linky. Komise proto tato tvrzení zamítla.
- (281) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely rovněž tvrdila, že existence úvěrové linky není při uzavírání smluv o jednotlivých úvěrech vyžadována. Vzhledem k tomu, že v tomto ohledu nebyly předloženy žádné podpůrné důkazy, bylo toto tvrzení zamítnuto. Jelikož nebyly k obecnému posouzení úvěrových linek vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 530. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.
- b) Zjištění vyplývající z šetření
- (282) Jelikož nebyly k zjištěním vyplývajícím z šetření vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 531. až 533. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.
- c) Specifičnost
- (283) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD uvedla, že úvěrové linky nejsou specifické ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, neboť úvěrové linky mohou získat všechny podniky v Číně bez ohledu na to, do jakého typu odvětví patří, a že v rozhodnutí č. 40 není nikde zmínka o tom, že by byl přístup k úvěrovým linkám omezen.
- (284) Komise s tvrzením skupiny BYD, že úvěrové linky nejsou specifické, nesouhlasila. V tomto ohledu Komise uvedla, že skupina BYD neprokázala, že preferenčních podmínek pozorovaných v souvislosti s výrobním odvětvím BEV mohou využívat i všechny ostatní společnosti v ČLR. Navíc vzhledem k tomu, že úvěrové linky jsou neoddelitelně spjaty s jinými typy preferenčních půjček, jako jsou úvěry, a jsou součástí úvěrové podpory poskytované konkrétně podporovaným odvětvím, se analýza specifičnosti u úvěrů, jak je popsána v oddíle 3.5.2.2 prozatímního nařízení, vztahuje rovněž na úvěrové linky. V důsledku toho bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (285) Jelikož nebyly ke specifičnosti vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 534. až 535. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

d) Výpočet výše subvence

- (286) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že pro poplatky za úvěrové linky skupiny SAIC měla být použita alternativní referenční hodnota, neboť sazby uvedené v 537. bodě odůvodnění prozatímního nařízení jsou nevhodné. Podle názoru skupiny SAIC není vhodné použít sazby Metrobanky ve Spojeném království, neboť se jedná o sazby uplatňované na úvěrové linky nižší než 60 000 GBP, zatímco úvěrové linky subjektů ve skupině SAIC činí až několik miliard EUR, a tudíž nejsou s úvěry získanými skupinou SAIC srovnatelné. Skupina Geely rovněž tvrdila, že použitá referenční hodnota není vhodná. Po poskytnutí konečných informací skupina BYD namítla, že Komise ke svému závěru, že absence poplatků účtovaných bankami v Číně za otevření úvěrových linek představuje subvenci, nesprávně vycházela z úvěrových linek v GBP poskytovaných jednou malou bankou.
- (287) Čínská vláda tvrdila, že zahraniční referenční hodnota, kterou Komise použila, je nepřiměřeně vysoká (1,25 % až 1,75 %) ve srovnání s jinými veřejně dostupnými informacemi (0,25 % až 1 %) ⁽⁴⁵⁾. Po poskytnutí prozatímních a konečných informací měla čínská vláda za to, že zvolená banka a objem úvěrové linky (do 60 000 GBP) jsou problematické. Tvrdila rovněž, že dané společnosti neprovádějí transakce v GBP. Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž tvrdila, že čl. 14 písm. b) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních vyžaduje, aby vyšetřující orgán upravil referenční hodnotu tak, aby napodobovala srovnatelnou obchodní půjčku od vlády ⁽⁴⁶⁾. Čínská vláda rovněž odkázala na veřejně dostupné informace ⁽⁴⁷⁾, v nichž jsou údajně uvedeny nižší použitelné sazby, a také na vzorek bank, které údajně účtují poplatky za poskytnutí úvěru nebo za sjednání v rozmezí 0,25–1 %. Dále čínská vláda tvrdila, že referenční sazby použité v tomto šetření byly neodůvodněně vyšší než v předchozích šetřeních a že Komise nevysvětlila, proč byly tyto sazby vyšší než v předchozích šetřeních.
- (288) Komise s výše uvedenými tvrzeními nesouhlasila. V podkladových informacích týkajících se referenční hodnoty použité v tomto šetření výše poplatku na objemu úvěrové linky nezávisí. Sazby uvedené čínskou vládou nebyly podloženy původními informacemi pocházejícími od konkrétních bank nebo poukazujícími na určité podmínky. Referenční hodnota použitá v tomto šetření je navíc v souladu s referenčními hodnotami použitými v předchozích šetřeních, pro něž nebyl stanoven žádný horní limit a které pocházejí od významné mezinárodní banky ⁽⁴⁸⁾. Tato tvrzení byla proto zamítnuta. Komise se rovněž domnívá, že referenční hodnota, kterou použila, dostatečně odráží finanční podmínky, na jejichž základě by byla úvěrová linka poskytnuta za běžných tržních podmínek v zemi, kde společnosti působí. Čínská vláda každopádně neposkytla žádné doplňující informace ohledně úprav, které by byly zapotřebí, ani konkrétní důvody pro jejich provedení.
- (289) Pokud jde o zmíněné veřejně dostupné informace, Komise shledala, že čínská vláda jasně neuvedla, o jaké konkrétní údaje na odkazovaných internetových stránkách se jedná. V každém případě informace obsažené na internetových stránkách poskytnutých na podporu jejího tvrzení nebyly považovány za přesvědčivé, neboť se týkaly poplatků za sjednání / poskytnutí úvěru do výše 4–5 % a/nebo zmiňovaly poplatek za poskytnutí úvěru platný během tzv. „doby odkladu“, aniž by poskytl další informace o tom, co tato doba odkladu obnáší.
- (290) Komise se nedomnívá, že použitá referenční hodnota byla neodůvodněně vyšší. Ve skutečnosti byla hodnota použité v minulých šetřeních velmi blízká a vycházela z veřejně dostupných informací. Skutečnost, že výrobci BEV neprovádějí transakce v GBP, nebyla pro vhodnost zvolené referenční hodnoty považována za relevantní, neboť v tomto případě jsou důležité podmínky na trhu k půjčování peněz (bez ohledu na měnu). Každopádně vzhledem k úrokové sazbě LIBOR platné v období šetření, která byla nižší než srovnatelná sazba platná v ČR, byla zvolená referenční hodnota považována za konzervativní. Na tomto základě bylo toto tvrzení zamítnuto.

⁽⁴⁵⁾ <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/commercial-lending/commitment-fee/#:~:text=The%20percentage%20fee%20generally%20varies,of%20the%20undisbursed%20loan%20amount.>

⁽⁴⁶⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací opatření (Čína), bod 489.

⁽⁴⁷⁾ <https://www.ca-cib.fr/sites/default/files/2023-12/China%20tariff%20change%20notification%2025%20December%202023%2028EN%29.pdf> a https://www.citi.com/en/html/en/pdf/CITI_PricingGuide_SC_v9.pdf.

⁽⁴⁸⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/72 ze dne 17. ledna 2019, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz elektrických jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 16, 18.1.2019, s. 5), 299. bod odůvodnění. Prováděcí nařízení (EU) 2020/776, 354. bod odůvodnění.

- (291) Čínská vláda dodala, že Komise neodůvodnila, jak zvolená referenční hodnota napodobuje úvěrovou linku, kterou mají k dispozici přední čínští výrobci automobilů, a že tato hodnota neodráží podmínky převládající na trhu v ČLR. Čínská vláda rovněž tvrdila, že velké společnosti, jako jsou výrobci BEV, si mohou obvykle vyjednat výhodnější poplatky. Vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné podpůrné důkazy, bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (292) Čínská vláda rovněž tvrdila, že v Číně je běžnou praxí, že banky si za úvěrové linky neúčtují žádné poplatky, pokud není úvěr nárokován a nedojde k jeho čerpání. V tomto ohledu odkázala na článek 1.1 oběžníku Čínské komise pro regulaci bankovního a pojišťovního, Ministerstva průmyslu a informačních technologií, Národní komise pro rozvoj a reformy, Ministerstva financí, Čínské lidové banky a Státní správy pro regulaci trhu o další regulaci úvěrů a poplatků za financování s cílem snížit celkové náklady na financování pro podniky, v němž se stanoví, že „[za převedené úvěrové výnosy, které dosud nebyly podnikem využity]“ „[nebude účtován žádný poplatek za správu finančních prostředků]“. Čínská vláda rovněž odkázala na odpovědi společnosti Zhihu, v nichž se uvádí, že „za úvěrové linky nejsou účtovány žádné poplatky“.
- (293) Komise s tímto zjištěním nesouhlasila a odkázala na internetové stránky Bank of China, které dokládají, že v období šetření byly za existenci úvěrových linek účtovány poplatky⁽⁴⁹⁾. Na tomto základě Komise rovněž zamítla tvrzení čínské vlády poukazující na pokyny neúčtovat poplatky za správu finančních prostředků. Čínská vláda každopádně nepředložila důkazy o tom, že „poplatky za správu finančních prostředků“ odpovídají poplatkům za sjednání nebo obnovení. Tvrzení společnosti Zhihu bylo tedy nepodložené a postrádalo legitimitu. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (294) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl 536. až 538. bod odůvodnění prozatímního nařízení potvrzen.

3.5.3.2. Návrhy bankovních akceptů

a) Obecně

- (295) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina Geely uvedly, že návrhy bankovních akceptů nejsou formou preferenčního financování, které by mělo být napadnuto. Tvrdily, že návrhy bankovních akceptů umožňují společností „nakupovat na úvěr“ od prodávajícího zboží s připojenou zárukou. Argumentovaly, že banky poskytují záruku za platbu kupujícího, nikoli však financování. Čínská vláda rovněž tvrdila, že pokud se Komise domnívá, že tato operace představuje subvenci, měla by vyčíslit pouze výhodu vyplývající z poskytnutí záruky, jak je stanovena v podmínkách bank týkajících se návrhů bankovních akceptů⁽⁵⁰⁾.
- (296) Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise vycházela ze zjištění z minulých šetření, která nejsou totožná⁽⁵¹⁾, a neprokázala, že návrhy bankovních akceptů v Číně vedou k preferenčnímu financování výrobců BEV, a že Komise opominula skutečnost, že návrhy bankovních akceptů fungují v jednotlivých zemích odlišně.
- (297) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Uvedla, že vzhledem k absenci spolupráce čínských finančních institucí se musela uchýlit k použití dostupných údajů. V této souvislosti se musela částečně opírat o nerozporovaná zjištění z minulých šetření, včetně zjištění týkajících se údajných rozdílů mezi zeměmi. Komise každopádně vycházela rovněž z faktů shromážděných při tomto šetření, kde dospěla k závěru, že systém bankovních akceptů zavedený v ČLR zajišťuje všem vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku bezplatné financování jejich běžných operací, čímž jim poskytuje napadnutelnou výhodu, jak je popsáno v 562. až 566. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (298) Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise nezohlednila systém kompenzace bankovních akceptů zavedený s různými bankami, jak je uveden v 557. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Vzhledem k tomu, že čínská vláda ani vyvážející výrobci zařazení do vzorku v tomto ohledu nepředložili žádné nové skutečnosti, bylo toto tvrzení zamítnuto.

⁽⁴⁹⁾ <https://pic.bankofchina.com/bocappd/report/202403/P020240328682010029214.pdf>, s. 266.

⁽⁵⁰⁾ https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dstradefinance/200909/t20090914_787491.htm.

⁽⁵¹⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci USA – antidumpingová a vyrovnávací cla (Čína), bod 354.

- (299) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD tvrdila, že vzhledem k procentnímu podílu vkladů nebo rovnocenných zástav vůči bankám neplynuly z bankovních akceptů žádné výhody, a požádala Komisi, aby výpočet výhody upravila, přičemž argumentovala tím, že vklady nebo zástavy, které skupina BYD bankám poskytla, a úrokovými výnosy z nich byly plně kompenzovány rizika a úrokové náklady nesené bankami, a tím pádem žádnou výhodu nepřinesly.
- (300) Jak Komise konstatovala v předchozích šetřeních ⁽³²⁾, je třeba nejprve uvést, že banky při poskytování financování běžně žádají od svých klientů záruky a kolaterály. Dále je třeba poznamenat, že tyto záruky slouží k zajištění toho, aby vyvážející výrobce nesl svou finanční odpovědnost vůči bance, a nikoli vůči dodavateli. Šetření rovněž odhalilo, že tyto záruky nejsou čínskými bankami systematicky vyžadovány a nejsou vždy spojeny s konkrétními návrhy bankovních akceptů. V tomto ohledu nepředstavují údajné vklady žádnou zálohovou platbu výstavce bankám, ale pouze dodatečnou záruku požadovanou bankami, která nemá žádný dopad na rozhodnutí banky o vydání návrhů bankovních akceptů bez dodatečných zápujčích úroků pro výstavce. Kromě toho mohou mít různé formy včetně termínovaných vkladů a zástav. Vklady mohou být úročeny ve prospěch výstavce, a proto nepředstavují pro výstavce návrhu bankovního akceptu náklady. Obdobně, jak je popsáno v oddíle 3.5.3.2 prozatímního nařízení, 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 využívaly krátkodobé úvěry na provozní kapitál, a proto by měly nést náklady odpovídající financování z krátkodobých úvěrů na provozní kapitál. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (301) Skupina SAIC tvrdila, že bankovní akcepty by měly být v tomto případě považovány za platební metodu, neboť banky žádný finanční příspěvek neposkytly, pouze převzaly zákonné platební povinnosti podle pokynů kupujících a ti zase jednali na základě příslušných kupních a dodavatelských smluv. Kromě toho tato metoda nebyla specifická pro výrobce BEV, ale mohla ji využít i jakákoli jiná společnost v Číně.
- (302) Komise tvrzení skupiny SAIC, že banky žádný finanční příspěvek neposkytly, zamítla z toho důvodu, že banky reálně přebírají pohledávky skupiny SAIC a poskytují jí prodlouženou platební lhůtu, aniž by požadovaly platbu jakékoli formy úroků, které by byly za běžných okolností splatné. Vzhledem k absenci důkazů o tom, že by byly návrhy bankovních akceptů nabízeny za podobných podmínek jakékoli jiné straně v Číně, bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (303) Po poskytnutí konečných informací skupina Geely tvrdila, že během období šetření bankovní finanční prostředky nikdy nevyužila, neboť se jí nikdy nestalo, že by při splatnosti nebyla schopna zaplatit. Komise toto tvrzení zamítla z důvodu, že výhoda se neposkytuje v případě, že daná společnost nesplatí vypůjčené prostředky, nýbrž na základě bezplatného krátkodobého úvěru, který obdrží díky návrhům bankovních akceptů. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (304) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala, že Komise neměla na návrhy bankovních akceptů nahlížet podobně jako na krátkodobé úvěry, neboť se jedná o odlišnou formu financování.
- (305) Z důvodů uvedených v oddíle 3.5.3.2 prozatímního nařízení se Komise domnívá, že návrhy bankovních akceptů jsou krátkodobým úvěrům rovnocenné, a toto tvrzení zamítla.
- (306) Jelikož nebyly k obecnému posouzení návrhů bankovních akceptů vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 539. až 557. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

⁽³²⁾ Viz šetření ve věci elektrických kol, 316. bod odůvodnění, a textilií ze skleněných vláken, 407. bod odůvodnění, obojí citováno v poznámkách pod čarou 12 a 159 prozatímního nařízení.

b) Specifičnost

- (307) Po poskytnutí prozatímních informací, pokud jde o návrhy bankovních akceptů, čínská vláda uvedla, že Komise obrátila důkazní břemeno tím, že tvrdila, že návrhy bankovních akceptů by mohl za stejných preferenčních podmínek v ČLR využít jakýkoli podnik (nejen v rámci podporovaných odvětví).
- (308) Čínská vláda tvrdila, že Komise neprovedla analýzu specifičnosti a že v souvislosti s úvěry vycházela ze svého posouzení, což je nedostačující.
- (309) Čínská vláda, skupina BYD a skupina SAIC rovněž namítly, že bankovní akcepty nejsou ve smyslu článku 4 základního nařízení a článku 2 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních specifické, neboť nárok na bankovní akcepty mají všechny čínské právní subjekty, společnosti nejsou nijak omezeny v tom, jak tyto akcepty pro účely obchodních transakcí využijí, a podmínky pro podávání žádostí o bankovní akcepty jsou neutrální a nejsou omezeny na specifický typ podniků/odvětví. Čínská vláda rovněž uvedla, že Komise obrátila důkazní břemeno i tím, že tvrdila, že neexistují žádné důkazy o tom, že návrhy bankovních akceptů by mohl za stejných preferenčních podmínek v ČLR využít jakýkoli podnik (nejen v rámci podporovaných odvětví).
- (310) Tato tvrzení musela být zamítnuta. Tvrzení skupiny SAIC bylo nepodložené. Navzdory skutečnosti, že skupina BYD předložila jako platné právní předpisy pro bankovní akcepty opatření pro správu komerčních návrhů akceptů, diskontů a diskontů Centrální banky (vyhláška č. 4 [z roku 2022] Čínské lidové banky a Čínské komise pro regulaci bankovních a pojišťovnictví)⁽³³⁾ a opatření pro provádění správy obchodovatelných nástrojů⁽³⁴⁾, předložené důkazy neprokázaly, že návrhy bankovních akceptů by mohl za stejných preferenčních podmínek jako pro odvětví BEV v ČLR využít jakýkoli podnik (nejen v rámci podporovaných odvětví). Kromě toho, i kdyby určitá forma financování mohla být v zásadě dostupná i pro společnosti v jiných odvětvích, konkrétní podmínky, za nichž je takové financování nabízeno společností z určitého odvětví, jako je výnos z financování a objem financování, by ji mohly učinit specifickou. Žádná ze zúčastněných stran nepředložila žádné důkazy, které by prokazovaly, že preferenční financování prostřednictvím návrhů bankovních akceptů poskytované společností v odvětví BEV vychází z objektivních kritérií nebo podmínek ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení. Pokud jde o důkazní břemeno, Komise odkázala na svá zjištění shrnutá v 555. a 558. až 560. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, kde je uvedeno, že všichni vyvážející výrobci zařazení do vzorku měli výhodu z bezplatného financování svých běžných operací a že tato výhoda souvisí s vnitrostátními rozhodnutími, jako je rozhodnutí č. 40 nebo oznámení CBIRC uvedené v 560. bodě odůvodnění. Navíc vzhledem k tomu, že žádná čínská finanční instituce nespolečně plně, se Komise musela uchýlit k použití dostupných údajů. V této souvislosti Komise zastává názor, že důkazní břemeno neobrátila, ale že čínská vláda a čínské finanční instituce nepředložily žádné skutečnosti, jimiž by zjištění Komise vyvrátily. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (311) Jelikož nebyly ke specifičnosti vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 558. až 561. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

c) Výpočet výše subvence

- (312) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC vznesla námitku proti skutečnosti, že u několika subjektů byl při výpočtu subvence započten určitý počet dnů po skončení období šetření. Dále požadovala, aby byly z výpočtu vyňaty mezipodnikové bankovní akcepty poskytnuté jednou finanční společností ve skupině SAIC, neboť tato společnost nebyla příjemcem tohoto režimu. Jakožto finanční společnost tento subjekt bankovní akcepty poskytoval, nikoli přijímal.

⁽³³⁾ <http://www.pbc.gov.cn/en/3688253/3689009/4180845/4821853/2023031716595159517.pdf>.

⁽³⁴⁾ https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content_1860734.htm.

- (313) Komise uvedla, že některé společnosti neposkytly informace v souladu s pokyny obsaženými v dotazníku, jelikož neoznámily návrhy bankovních akceptů, jejichž platnost začala před obdobím šetření, takže tyto chybějící návrhy nemohly být do výpočtu ani zahrnuty. Avšak po dohodě s některými společnostmi a jak bylo vysvětleno ve zvláštním informačním dokumentu, nebyly společnosti ve skupině SAIC požádány, aby tyto podrobné informace předložily znovu, protože by to bylo zatěžující, ale souhlasily s tím, že výpočet výhody bude i nadále založen na návrzích bankovních akceptů, jejichž platnost pokračovala i po skončení období šetření. U ostatních společností, s nimiž nebyla uzavřena žádná dohoda, uplatnila Komise stejný přístup založený na informacích, které tyto společnosti předložily, a měla za to, že použití těchto informací je přiměřené, neboť se vztahovaly k čistému období dvanácti měsíců od vystavení návrhů bankovních akceptů. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (314) Pokud jde o návrhy mezipodnikových bankovních akceptů, Komise tato tvrzení akceptovala a ve svém upraveném výpočtu výše subvence je zohlednila.
- (315) Skupina Geely tvrdila, že výpočet výhody by měl být založen na poplatku za úvěr, nikoli na úrokové sazbě banky, že u návrhů bankovních akceptů plně krytých hotovostním vkladem nebo bankovní zárukou by neměla být vypočtena žádná výhoda a že poplatky zaplacené skupinou Geely by měly být od výpočtu výhody odečteny.
- (316) Komise s tvrzeními skupiny Geely nesouhlasila. Vzhledem k povaze návrhů bankovních akceptů, které poskytují prodlouženou platební lhůtu prostřednictvím bezplatné krátkodobé půjčky, měla Komise za to, že výhoda by měla být vypočtena na základě nezkreslené referenční hodnoty. Kromě toho, jak bylo zjištěno v předchozích šetřeních, skutečnost, že návrhy bankovních akceptů jsou kryty hotovostním vkladem nebo zárukou, je pro výpočet výhody irelevantní. Výhoda byla vypočtena jako rozdíl mezi částkou, kterou daná společnost skutečně zaplatila jako odměnu za financování prostřednictvím návrhů bankovních akceptů, a částkou, kterou by bývala zaplatila uplatněním krátkodobé úrokové sazby úvěru. Je totiž běžnou praxí, že banky při poskytování úvěrů požadují různé formy záruk. Existence záruky neznamená, že finanční prostředky byly zapůjčeny za tržních podmínek. Komise rovněž neměla za to, že poplatek zaplacený za vystavení návrhu bankovního akceptu je srovnatelný s platbou úroků. Komise proto nesouhlasila s tím, že by takový poplatek měl být odečten. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (317) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že použitá referenční hodnota by měla mít stejnou strukturu jako srovnávaný finanční příspěvek v souladu s čl. 14 písm. b) a c) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Komise toto tvrzení zamítla s odůvodněním, že použitá referenční hodnota a uplatněná metodika odpovídají příslušnému finančnímu nástroji, na jehož základě výrobci BEV využívající návrhy bankovních akceptů získali preferenční financování prostřednictvím bezplatného krátkodobého úvěru. Komise se proto domnívá, že použití krátkodobé úrokové sazby platné na dobu trvání úvěru bylo vhodným základem pro výpočet výhody poskytnuté příjemci. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (318) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly závěry uvedené v 562. až 566. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.3.3. Diskontované směnky

a) Obecně

- (319) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise by se pro stanovení svých zjištění neměla opírat o minulá šetření a že Komise neprokázala, že diskontované směnky představují formu preferenčního financování.
- (320) Jak je popsáno v 567. až 570. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, finanční zprostředkovatelé prostřednictvím diskontovaných smének postoupili částky pohledávek před jejich splatností. Dotčené společnosti obdržely počáteční finanční prostředky převodem práv k budoucím pohledávkám na finanční instituce po odečtení poplatků a použitelných diskontních sazeb. Bylo zjištěno, že použitelná diskontní sazba je na preferenční úrovni. Výhodou takto poskytnutou příjemcům je rozdíl mezi diskontní sazbou uplatňovanou čínskými finančními institucemi a diskontní sazbou použitelnou na srovnatelnou operaci na trhu. Vzhledem k absenci spolupráce čínských finančních institucí potvrdila Komise své zjištění, že diskontované směnky poskytovaly financování s preferenční sazbou. Komise s tvrzením čínské vlády, že se opírá o zjištění z minulých šetření, nesouhlasila. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.

- (321) Skupina BYD namítla, že z výpočtu výhody měly být vyloučeny vnitroskupinové diskontované směnky s určitým procentním podílem vkladů, protože skupina BYD nepřevédla dosud nesplatné pohledávky na banky, nýbrž vklady poskytnuté bankám znovu získala.
- (322) Komise toto tvrzení neakceptovala, protože transakce s diskontovanými směnkami se neuskutečnila mezi stranami ve spojení, nýbrž mezi příjemcem směnky a bankou. To, že původní bankovní akcept, který byl následně diskontován, vystavila nejprve společnost ve spojení, je irelevantní a nemění skutečnost, že daná společnost získala výhodu z nízké diskontní sazby ve srovnání s diskontní sazbou platnou pro srovnatelnou operaci na trhu.
- (323) Jelikož nebyly k obecnému posouzení diskontovaných směnek vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 567. až 570. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

b) Specifičnost

- (324) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina BYD namítly, že diskontované směnky nejsou specifické, nýbrž dostupné všem odvětvím. Skupina BYD odkázala na ustanovení obsažená v článku 15 opatření pro správu komerčních návrhů akceptů, diskontů a diskontů Centrální banky ⁽⁵⁵⁾.
- (325) Jak je uvedeno v 572. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, diskontované směnky jsou jako forma financování součástí systému preferenční finanční podpory, kterou poskytují finanční instituce podporovaným odvětvím, jako je odvětví BEV, a důkazy předložené skupinou BYD neprokázaly, že diskontované směnky by mohl za stejných preferenčních podmínek jako pro odvětví BEV v ČLR využít jakýkoli podnik (nejen v rámci podporovaných odvětví). Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (326) Jelikož nebyly ke specifičnosti vzneseny žádné další připomínky, byly závěry uvedené v 571. až 573. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

c) Výpočet výše subvence

- (327) Jelikož nebyly k výpočtu výše subvence vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 574. až 576. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.3.4. Podpora kapitálových investic

3.5.3.4.1. Kapitalizace dluhu

a) Obecně

- (328) Jelikož nebyly k obecnému posouzení kapitalizace dluhu vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 577. až 580. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

b) Specifičnost

- (329) Jelikož nebyly ke specifičnosti vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 581. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

c) Výpočet výhody

- (330) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že vzhledem k tomu, že subjekty zapojené do kapitalizace dluhu mají nárok na práva akcionářů, neměla být pro výpočet výhody kapitálová investice považována za bezúročný úvěr.

⁽⁵⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 51.

- (331) Komise měla za to, že výhoda kapitalizace dluhu by měla být posuzována z pohledu příjemce subvence, tj. společnosti NHBGAP. Práva akcionářů, která čínská vláda zohlednila, se však týkala investorů, nikoli společnosti NHBGAP, a nejsou tudíž pro výpočet výhody, kterou NHBGAP získala, relevantní. Komise naopak konstatovala, že tato výhoda představovala ekvivalent bezúročného úvěru, neboť z pohledu společnosti NHBGAP byl dluh s určitou úrokovou sazbou vůči dlužníkovi přeměněn na jiný druh podřízeného dluhu vůči stejnému dlužníkovi, který však již nezahrnoval žádné platby úroků. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (332) Jelikož nebyly k výpočtu výhody vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 582. až 583. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.3.4.2. Kapitálové injekce

a) Obecně

- (333) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise neanalyzovala, zda jsou různé uvedené kapitálové injekce výhodnější než soukromá kapitálová injekce.
- (334) Komise s tímto hodnocením nesouhlasí. V každém z těchto případů Komise vysvětlila výhodnou povahu dané transakce, například v 579. a 582. bodě odůvodnění prozatímního nařízení u výše uvedené kapitalizace dluhu nebo v 585. až 587. bodě odůvodnění prozatímního nařízení u kapitálové injekce pro skupinu Geely.
- (335) Kromě toho, pokud jde o kapitálovou injekci pro skupinu SAIC, muselo posouzení provedené Komisí plně vycházet z dostupných údajů, jak je zdůrazněno v 600. a 605. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a přesné související podmínky dané transakce tedy nebyly známy. Na druhé straně, podle veřejně dostupných informací uvedených v 601. až 606. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, dospěla Komise v 607. bodě odůvodnění prozatímního nařízení k závěru, že účastníci transakce jednali pro účely bezplatného poskytnutí dalšího kapitálu skupině SAIC jako veřejnoprávní subjekty v souladu s platným legislativním rámcem.
- (336) Komise rovněž uvedla, že čínská vláda kromě obecné argumentace nedodala do spisu žádné nové skutečnosti, které by byly se zjištěními Komise v rozporu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

b) Skupina Geely

- (337) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že fond Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership není veřejnoprávním subjektem ani mu není svěřena vládní pravomoc. Kromě toho v důsledku převodu jeho akcií na soukromý subjekt v roce 2024 tvrdí, že referenční hodnota by měla být změněna.
- (338) Komise uvedla, jak je popsáno v 590. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že Yangtze River Industrial Fund – čínský vládní poradenský fond od roku 2017 – se zaměřuje na rozvoj strategických rozvíjejících se odvětví v provincii Chu-pej, včetně BEV. Fond jedná v souladu s národními strategiemi pro moderní průmyslové klastry a zdůrazňuje svou úlohu při realizaci klíčových vládních průmyslových projektů v tomto regionu. Pokud jde o tvrzení, že tento fond převedl po skončení období šetření své akcie na soukromý subjekt, není to v rozporu se zjištěním, že čínská vláda prostřednictvím tohoto fondu během období šetření převedla finanční prostředky přímo skupině Geely. V důsledku toho byla tato tvrzení zamítnuta.

c) Skupina SAIC

- (339) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC namítla, že celá výše výhody kapitálové injekce uvedená v 598. bodě odůvodnění prozatímního nařízení neměla být přičtena k celkovému obratu výrobku, který je předmětem šetření. Skupina SAIC tvrdila, že veřejně dostupné informace, z nichž Komise vycházela, neuváděly jasně, co bylo určeno pouze pro BEV a co bylo na jiné účely nebo co nebylo specifické pro výrobek, který je předmětem šetření.
- (340) Komise toto tvrzení částečně akceptovala, jelikož z veřejně dostupných informací uvedených v 339. bodě odůvodnění tohoto nařízení vyplývalo, že kapitálová injekce se netýkala pouze BEV, a výpočet upravila. Vzhledem k absenci ověřených informací, které skupina SAIC neposkytla, byla Komise oprávněna použít v příslušných případech dostupné údaje. Proto byla zbývající část tvrzení zamítnuta. Jelikož nebyly k obecnému posouzení kapitalizace dluhu, kapitálové injekce, zjištění vyplývajících z šetření, výhody, specifčnosti a výpočtu výhody vzneseny žádné další připomínky, byly závěry vyvozené v 584. až 610. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.4. Dluhopisy

3.5.4.1. Obecné poznámky

- (341) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala svá tvrzení, že dotazy položené Komisí v souvislosti se zelenými dluhopisy byly příliš široké na to, aby čínská vláda poskytla nějaké smysluplné informace, a že nedostatečná spolupráce čínské vlády, jak tvrdí Komise, byla ve skutečnosti zapříčiněna samotnou Komisí.
- (342) Komise znovu připomíná, jak je uvedeno ve 270. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že v průběhu šetření položila čínské vládě řadu podrobných, přesně vymezených a relevantních otázek ve svém dopise o nedostacích, v další žádosti o informace a během inspekce v prostorách čínské vlády, avšak čínská vláda nezbytné informace neposkytla. Kromě toho Komise ve své žádosti o informace citovala několik konkrétních oficiálních dokumentů týkajících se zelených dluhopisů a společností financujících automobily. Vzhledem k tomu, že čínská vláda trvá na uvedení konkrétních příkladů těchto dokumentů, jednalo se např. o Pokyny pro vydávání zelených dluhopisů, které vydala NDRC, Řídící stanoviska k podpoře rozvoje zelených dluhopisů, které vydala CSRC, Oznámení o vydání katalogu schválených projektů se zelenými dluhopisy (vydání z roku 2021), které vydaly PBOC, NDRC a CSRC, Nástroj pro financování environmentálního kapitálu, který vydala PBOC, a Zelený program finančního hodnocení pro bankovní finanční instituce, který vydala PBOC. Jedná se o zásadní dokumenty, které tvoří základ právního a regulačního rámce pro vydávání zelených dluhopisů a zelené financování v širším smyslu. Bez těchto dokumentů Komisi jednoznačně chyběly základní informace, které by jí umožnily určit, zda bylo preferenční financování poskytováno prostřednictvím emise zelených dluhopisů. Čínská vláda však tyto dokumenty neposkytla ani neobjasnila právní a regulační rámec a ani nevysvětlila, co se rozumí zeleným dluhopisem, přestože je zmíněn v oficiálních dokumentech. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

3.5.4.2. Finanční instituce jednající jako veřejnoprávní subjekty

- (343) Po poskytnutí prozatímních a konečných informací vznesla čínská vláda námitku proti odkazům na článek 16 zákona ČLR o cenných papírech. Čínská vláda uvedla, že článek 16 byl v roce 2019 změněn. Dále uvedla, že článek 12 nařízení o správě korporátních dluhopisů, který vyžaduje, aby byl účel získaných finančních prostředků v souladu s průmyslovými politikami státu, je pouze požadavkem pro emitenta podnikových dluhopisů, tj. podniky, nikoli však požadavkem pro investory. Kromě toho upravuje pouze využití získaného kapitálu; žádné instituce nenutí k tomu, aby investovaly do dluhopisů daného podniku.
- (344) Čínská vláda dále opět tvrdila, že odvětví BEV není podporovaným odvětvím, že finanční instituce nejednají jako veřejnoprávní subjekty a že úvěrové ratingy jsou spolehlivé.

- (345) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise nedodala žádné důkazy o tom, že „většina investorů jsou institucionální investoři, včetně finančních institucí“, kromě „dva roky starého“ článku agentury Bloomberg. Čínská vláda tvrdila, že z tohoto článku mohlo beztak vyplynout pouze obecné složení čínských investorů do dluhopisů, nikoli konkrétních investorů do dluhopisů emitovaných vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku. Po poskytnutí konečných informací čínská vláda znovu zopakovala své argumenty a trvala na tom, že výhoda by měla být v každém případě vypočtena pouze pro ty konkrétní dluhopisy, u nichž Komise mohla prokázat, že byly investovány veřejnoprávními subjekty.
- (346) Komise na svém stanovisku i po poskytnutí prozatímních informací trvá. Komise uznala, že článek 16 zákona ČLR o cenných papírech byl v roce 2019 změněn. Nesouhlasí však s tím, jak čínská vláda vykládá článek 12 nařízení o správě korporátních dluhopisů. Skutečnost, že emitent dluhopisu musí dodržovat průmyslové politiky státu, aby mohl mít na trh s dluhopisy přístup, totiž dokazuje, že tyto další způsoby financování prostřednictvím trhu s dluhopisy jsou dostupné pouze určitým podporovaným podnikům a pouze pro využití podporovaná státem.
- (347) Tato skutečnost spolu se všemi ostatními obecnými zjištěními Komise týkajícími se preferenčního financování v tomto případě, která byla podrobně popsána v oddíle 3.5.1 prozatímního nařízení a potvrzena v oddíle 3.5.1 výše, například skutečnost, že finanční instituce jednají jako veřejnoprávní subjekty, a skutečnost, že úvěrové ratingy jsou zkreslené, byly Komisí při posuzování preferenčního financování na trhu s dluhopisy použity společně.
- (348) Komise dále uvedla, že tzv. „článek“ agentury Bloomberg je ve skutečnosti 74stránková zpráva z roku 2022 o čínském trhu s dluhopisy. Vzhledem k tomu, že hlavní činností agentury Bloomberg je analýza dat a trendů na kapitálových trzích, se Komise domnívá, že tuto studii lze považovat za spolehlivý důkaz vztahující se k období šetření. Tato zpráva navíc znovu potvrzuje informace shromážděné během předchozích šetření a to, že se situace během období šetření nezměnila.
- (349) Komise dále upozorňuje na některé další nedávné zprávy, které zjištění uvedená ve zprávě agentury Bloomberg také potvrzují. Podle informací, které má Komise k dispozici, totiž jako investoři na čínském trhu s dluhopisy nadále do značné míry dominují finanční instituce, které jsou rovněž upisovateli většiny dluhopisů⁽⁵⁶⁾. Banky jsou rovněž největšími držiteli korporátních dluhopisů a po nich následují instituce spravující fondy⁽⁵⁷⁾. Mezinárodní investoři navíc v roce 2021 drželi méně než 3 % čínského trhu s dluhopisy⁽⁵⁸⁾.
- (350) Co se týče dluhopisů emitovaných vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku, Komise zjistila, že určitý počet dluhopisů jsou dluhopisy emitované na mezibankovním trhu, který je ze své podstaty přístupný pouze institucionálním investorům / finančním institucím. Je třeba rovněž připomenout, že s výjimkou banky EXIM žádná z finančních institucí při tomto šetření nespolupracovala.
- (351) Kromě toho čínská vláda opominula fakta zdůrazněná Komisí v 620. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, totiž že dluhopisy vydané společnostmi zařazenými do vzorku mají úrokovou sazbu blízkou základní úrokové sazbě nebo nižší, což znamená, že výnos těchto dluhopisů pro investory se blíží sazbě, za kterou mohou finanční instituce samy získat finanční prostředky od jiných finančních institucí, nebo je nižší. Jinak řečeno, tyto dluhopisy představují pro banky ztrátovou operaci. To jasně dokládá, že finanční instituce jednají jako veřejnoprávní subjekty, které zohledňují jiné aspekty než investora působícího v tržních podmínkách.

⁽⁵⁶⁾ Shen, W. Conceptualizing the Regulatory Thicket: China's Financial Markets after the Global Financial Crisis. Routledge, London, New York, 2021, s. 74.

⁽⁵⁷⁾ Amstad, M. a He, Zh. Chinese Bond Market and Interbank Market. NBER. Pracovní dokument 25549, únor 2019, s. 10, k dispozici na adrese https://www.nber.org/system/files/working_papers/w25549/w25549.pdf (konzultováno 24. srpna 2023).

⁽⁵⁸⁾ 9 Things to know about China's Bond Market. Allianz Global Investors, 15. října 2021, s. 3, k dispozici na adrese 9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf (allianzgi.com) (konzultováno dne 24. srpna 2023). Původní zdroj: CEIC, Wind, Citi Research.

- (352) Čínská vláda rovněž opominula konkrétní důkaz poskytnutý v souvislosti se zelenými dluhopisy v 617. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, kde Komise konstatovala, že v souladu se „Zeleným programem finančního hodnocení pro bankovní finanční instituce“ banky PBOC musí čínské banky 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 za zvýhodněné úrokové sazby blízké úrovni základní úrokové sazby v zemi. PBOC na oplátku navrhuje bankám preferenční refinanční sazby pro vyplacené zelené finanční prostředky. To opět jasně prokazuje, že finanční instituce jednají v případě zelených dluhopisů vydaných společnostmi zařazenými do vzorku jako veřejnoprávní subjekty.
- (353) Čínská vláda neposkytla na podporu svých tvrzení, že investory na čínském trhu s dluhopisy nejsou převážně finanční instituce, žádné důkazy.
- (354) Komise proto potvrdila svůj závěr, že věřitelé poskytující kapitál na trhu s dluhopisy a věřitelé poskytující kapitál ve formě úvěrů se z velké části překrývají, a že jako takové jsou dluhopisy do určité míry pouze dalším prostředkem k poskytování korporátních úvěrů. Komise tato tvrzení proto zamítla.
- (355) Jelikož nebyly k právnímu základu a ke zjištění, že finanční instituce jednají jako veřejnoprávní subjekty, vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 611. až 630. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.4.3. Specifičnost

- (356) Pokud jde o dluhopisy, čínská vláda uvedla, že tzv. „zelené dluhové nástroje“ jsou k dispozici řadě odvětví. Rovněž tvrdila, že tyto dluhopisy nelze považovat za specifické nebo vyhrazené jen pro určitá odvětví, neboť „dluhopisy nelze emitovat bez souhlasu vládních orgánů“.
- (357) Obecněji čínská vláda tvrdila, že rozhodnutí č. 40 o podporovaných odvětvích se nevztahuje na dluhopisy, neboť výraz „úvěr“ v tomto rozhodnutí odkazuje pouze na úvěry v úzkém slova smyslu. Po poskytnutí konečných informací čínská vláda předložila další čínské dokumenty, v nichž byl výraz „úvěr“ použit společně s výrazem „dluhopisy“. Čínská vláda rovněž tvrdila, že klíčové právní a správní předpisy, z nichž Komise vycházela na podporu svého závěru v oddíle 3.5.1 prozatímního nařízení, se vztahují pouze na úvěry, nikoli však na dluhopisy. Kromě toho skupina Geely po poskytnutí prozatímních informací tvrdila, že Komise neposkytla dostatečné vysvětlení ohledně specifičnosti.
- (358) Pokud jde o zelené dluhopisy, Komise v 632. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zdůraznila, že tyto dluhopisy jsou specifické, neboť je mohou emitovat pouze společnosti působící v určitých průmyslových činnostech uvedených v katalogu zelených průmyslových činností. Skutečnost, že tento katalog zahrnuje více než jedno odvětví, je v tomto ohledu irelevantní a není se závěrem Komise v rozporu.
- (359) Komise rovněž potvrdila svůj nesouhlas s úzkým výkladem pojmu „úvěr“ v rozhodnutí č. 40 ze strany čínské vlády a nadále vykládá tento pojem spíše jako „financování“ v širším smyslu. Čínská vláda nevyvrátila poznámku Komise v dokumentu s konečnými informacemi, konkrétně skutečnost, že článek 12 nařízení o správě korporátních dluhopisů vytváří vazbu na průmyslové politiky státu, které se řídí rozhodnutím č. 40. Kromě toho se čínská vláda rozhodla zaměřit se výhradně na rozhodnutí č. 40 a opominula další důkazy o specifičnosti poskytnuté Komisí v oddíle 3.5.1.5 prozatímního nařízení. Například v 435. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je zmíněn Plán rozvoje průmyslu energeticky úsporných vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie (2012–2020), který stanoví „politické pobídky prostřednictvím podpory finančních služeb“ a který je jasně specifický pro dané průmyslové odvětví. Další příklad je uveden ve 444. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, kde Komise konstatovala, že kritéria hodnocení výkonnosti NFRA pro komerční banky musí zohledňovat to, jak finanční instituce „slouží cílům národního rozvoje a reálné ekonomice“, a především to, jak „slouží strategickým a nově vznikajícím odvětvím“.

- (360) Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (361) Jelikož nebyly ke specifičnosti vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 631. až 632. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.

3.5.4.4. Výpočet výše subvence

- (362) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že ne všechny dluhopisy emitované některými ze subjektů by měly být považovány za „zelené dluhopisy“. Podle čínských zásad pro zelené dluhopisy z července 2022 se zelené dluhopisy vyznačují čtyřmi hlavními charakteristikami:
- využití výnosů ze zelených dluhopisů je omezeno na zelená odvětví, zelené hospodářské činnosti a další související zelené projekty,
 - emitent je povinen sdělit investorům o zelených projektech konkrétní informace, včetně procesu jejich hodnocení a výběru. Kromě toho se podporuje zapojení nezávislé externí hodnoticí a certifikační agentury,
 - výnosy ze zelených dluhopisů by měly být spravovány specificky s cílem zajistit, že tyto výnosy budou použity striktně v souladu s účelem stanoveným v emisních dokumentech,
 - a emitent musí splnit požadavky na zveřejnění informací.
- (363) Podle skupiny SAIC vytyčují tyto čtyři charakteristiky v Číně jasnou hranici mezi zelenými dluhopisy a korporátními dluhopisy, což se odráží v informačních dokumentech o zelených dluhopisech, které jsou obecně veřejně dostupné, například na internetových stránkách burzovních trhů nebo regulačních orgánů. Zatímco zelené dluhopisy mají ve svém názvu zpravidla výraz „zelené“, jiné dluhopisy tento výraz ve svém názvu mít nesmějí, protože nemohou splnit požadavky na emisi zelených dluhopisů stanovené Čínskou lidovou bankou. Z toho vyplývá, že Komise nemůže všechny dluhopisy považovat za zelené jen proto, že činnosti, které s nimi byly spojeny, byly uvedeny v Katalogu projektů, na něž lze čerpat podporu ze zelených dluhopisů (vydání z roku 2021), zmíněného v 263. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho u dluhopisů, které nebyly zelené, měla Komise přičíst výši výhody k celkovému obratu společnosti, a nikoli k obratu výrobku, který je předmětem šetření.
- (364) Komise nezpochybnila skutečnost, že ne všechny dluhopisy skupiny SAIC jsou zelenými dluhopisy. Komise by však chtěla zdůraznit, že použití obratu výrobku, který je předmětem šetření, pro výpočet výhody z dluhopisů nebylo nutně založeno na kvalifikaci dluhopisu jakožto „zeleného dluhopisu“. Běžné dluhopisy určené pro jakékoli účely byly přičteny k celkovému obratu. Za související s výrobkem, který je předmětem šetření, byly rovněž považovány korporátní dluhopisy, pokud bylo v emisních dokumentech uvedeno propojení s oblastmi, které jsou specifické pro BEV, jako je například financování výzkumu a vývoje nových technologií, z nichž budou mít pravděpodobně přínos spíše elektrická vozidla než spalovací motory. Dluhopisy určené pro BEV byly přičteny k obratu BEV. Všechny zelené dluhopisy byly přičteny k obratu BEV. Komise by rovněž ráda připomněla, že převážná část výše výhody související s dluhopisy se týkala různých finančních společností v dané skupině, které nikdy neposkytly odpověď na dotazník, jako jsou SFMH, VW Finance a GMAC. Vzhledem k absenci ověřených informací, které skupina SAIC neposkytla, Komise použila dostupné údaje. Konkrétně byl výpočet výše subvence založen na informacích týkajících se částek, počátečních a konečných dat a úrokových sazeb dluhopisů zjištěných buď ve veřejně dostupných finančních výkazech, nebo v informacích vydaných pro investory na burzách cenných papírů. V některých případech byly tyto dluhopisy klasifikovány jako zelené dluhopisy. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (365) Jak je uvedeno ve 147. bodě odůvodnění tohoto nařízení, skupina SAIC tvrdila, že článek 28 neměl být použit k přičtení všech cenných papírů zajištěných aktivy (ABS), které emitoval jeden nespolupracující subjekt, jednomu z výrobců a v konečném důsledku celé skupině SAIC. Skupina SAIC zaprvé tvrdila, že dotčený subjekt nebyl o poskytnutí odpovědi na dotazník nikdy požádán. Skupina SAIC zadruhé tvrdila, že nad tímto subjektem nevykonává žádnou účinnou kontrolu, neboť tento subjekt je součástí dohody o společném podniku. Zatřetí, pokud Komise na tomto přičtení trvala, měla vypočítat, jaký podíl výhody lze tomuto výrobcu přičíst.

- (366) Pokud jde o první argument, Komise uvedla, že na oddíly A a E dotazníku měly odpovědět všechny společnosti ve spojení, které poskytují financování výrobcům nebo jejich jménem. Dotčený subjekt na dotazník nikdy neodpověděl, přestože se zjevně podílel na poskytování finančních služeb jménem jednoho z výrobců, a existence těchto služeb vešla v průběhu řízení ve známost až poměrně pozdě, těsně před vyhlášením prozatímního nařízení.
- (367) Pokud jde o druhou námitku, dotčený subjekt ve spojení byl plně vlastněn partnerem společného podniku ze skupiny SAIC a poskytoval finanční služby jednomu z výrobců ve skupině SAIC, který je spoluvlastněn skupinou SAIC a partnerem společného podniku. Komise tedy neměla pochybnosti o tom, že se jednalo o subjekt ve spojení, který měl poskytnout odpověď na dotazník.
- (368) Pokud jde o třetí námitku, vzhledem k absenci ověřených informací, které skupina SAIC neposkytla, byla Komise oprávněna použít v příslušných případech dostupné údaje. Podle dostupných informací dotčený subjekt poskytoval finanční služby jednomu z výrobců ve skupině SAIC a další činnosti nebylo možné určit. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (369) Po poskytnutí konečných informací skupina SAIC zopakovala své připomínky týkající se nespolupracujícího subjektu, který emitoval ABS. Společnost tvrdila, že přičtení těchto ABS subjektu, který poskytoval finanční služby jednomu z výrobců ve skupině SAIC, není v souladu s praxí Komise. Skupina SAIC upřesnila, že Komise by měla vycházet z akciového podílu vyvážejícího výrobce v přijímající společnosti a že v souladu s judikaturou WTO je použití článku 28 striktně omezeno na chybějící informace, tj. v tomto případě na výši výhody, a nemělo by být rozšiřováno na další aspekty. V daném případě byla akcionářská struktura přijímající společnosti veřejně dostupná a její vztah ke skupině byl v podáních skupiny SAIC jasně uveden.
- (370) Skupina SAIC rovněž uvedla, že „další činnosti“ přijímající společnosti jsou jasné a Komise je měla k dispozici a že pokud Komise přičte výhodu jednomu výrobnímu subjektu ve skupině, povede to za určitých okolností k dvojímu započtení.
- (371) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. Zaprvé Komisi chyběla informace nejen o výši výhody, ale také o tom, kterému subjektu (subjektům) ve skupině by měla být tato výhoda přičtena. Skutečnost, že nespolupracující společnost byla v rámci skupiny prvním přímým příjemcem preferenčního financování poskytnutého vnějšími stranami, neznámá, že byla zároveň jediným příjemcem tohoto preferenčního financování v rámci skupiny. Použití článku 28 pro určení toho, komu má být výhoda přičtena, bylo proto nezbytné.
- (372) Zadruhé, na rozdíl od tvrzení skupiny SAIC, bylo toto přičtení provedeno v souladu s dřívější praxí Komise. Příklad z dřívější praxe uvedený skupinou SAIC se totiž týkal holdingového subjektu, který poskytoval finanční služby svým dceřiným společnostem, mezi něž patřili i vyvážející výrobci. Na základě faktické situace bylo v uvedeném konkrétním případě rozhodnuto, že podíl investic holdingového subjektu v jeho dceřiných společnostech (který je vázán na výši vlastního kapitálu, a tedy na akciový podíl v každé dceřiné společnosti) je přiměřeným zástupným ukazatelem podílu preferenčního financování ve prospěch každé dceřiné společnosti, a tedy vhodným alokačním klíčem pro přičtení výhody vyvážejícím výrobcům. Ve stávajícím případě však nespolupracující společnost ze skupiny SAIC žádné známé dceřiné společnosti nemá. Pokud je Komisi známo, neexistuje ani žádná souvislost mezi formální organizační strukturou obou partnerů společného podniku a skutečným podílem finančních služeb poskytovaných nespolupracující společností různým subjektům v rámci této skupiny.
- (373) Zatřetí, jak je poukázáno v 368. bodě odůvodnění výše, vzhledem k tomu, že nespolupracující společnost neposkytla odpověď na dotazník, nebylo možné určit přesný rozsah a strukturu jejích finančních činností. Neexistuje ani žádná souvislost mezi vlastníkem kolaterálu, který byl podkladem pro emitované ABS, a skutečným příjemcem finančních prostředků získaných prostřednictvím ABS. Komise proto tato tvrzení zamítla.

- (374) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že výrobci neměli z ABS žádnou výhodu, neboť tyto transakce zůstaly mezi financujícím subjektem a maloobchodním dlužníkem.
- (375) Komise uvedla, že v rámci těchto operací měla skupina Geely výhodu z preferenčního financování. Jak je popsáno v 619. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ABS umožnily této skupině nahradit střednědobé pohledávky z úvěrů na automobily likvidními prostředky, které byly okamžitě k dispozici, a tak velmi výhodně předfinancovat své úvěrové obchody. Tyto výhody byly odpovídajícím způsobem přičteny. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (376) Skupina Geely vznesla námitku proti tomu, že u dluhopisů byla použita stejná referenční hodnota jako u úvěrů, ačkoli dluhopisy a úvěry jsou odlišné finanční nástroje.
- (377) V tomto ohledu Komise poukázala na to, že úvěry a dluhopisy jsou podobné finanční dluhové nástroje. Dluhopis je totiž druhem úvěru, který velké subjekty používají k získání kapitálu. Jak úvěry, tak dluhopisy jsou smluvně sjednány / emitovány na určitou dobu a jsou zatíženy úrokovou sazbou / kupónovou sazbou. Skutečnost, že financování prostřednictvím úvěru poskytuje finanční instituce a financování prostřednictvím korporátního dluhopisu poskytují investoři, kteří jsou ve většině případů také finančními institucemi, je pro určení základních charakteristik obou nástrojů irelevantní. Oba nástroje totiž slouží k financování obchodních operací, mají stejný druh odměny a podobné podmínky splatnosti. Kromě toho nebyly navrženy žádné alternativní referenční hodnoty a nebylo možné identifikovat žádné další veřejně dostupné informace, které by poskytly přesnější referenční hodnotu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (378) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, závěry uvedené v 633. až 635. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se potvrzují.

3.5.4.5. Závěr týkající se preferenčního financování: jiné typy financování

- (379) Jelikož nebyly k závěru o jiných typech financování vzneseny žádné připomínky, byly závěry vyvozené v 636. až 637. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzeny.
- (380) Sazba subvence zjištěná s ohledem na jiné typy preferenčního financování během období šetření u skupin společností zařazených do vzorku činily:

Preferenční financování: jiné typy financování

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	3,60 %
Skupina Geely	3,23 %
Skupina SAIC	7,56 %

3.6. Grantové programy

3.6.1. Přímé peněžní granty

a) Obecné poznámky

- (381) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina SAIC tvrdily, že specifičnost grantů, které obdržely skupina Geely a skupina SAIC, nebyla individuálně posouzena na základě skutečných důkazů. Obdobně skupina Geely tvrdila, že granty měly být přičteny k celkovému obratu (u BEV a jiných vozidel), aby se řádně zohlednilo, že granty se týkaly celkových činností přijímajících subjektů.
- (382) Čínská vláda tvrdila, že Komise při posuzování grantů, které obdržely skupina Geely a skupina SAIC, použila dostupné údaje sankčním způsobem a že Komise vydávala nejasné pokyny, které zabránily řádnému posouzení společností zařazených do vzorku. Podle čínské vlády Komise neprovedla podrobné posouzení všech důkazů obsažených ve spisu za účelem výběru nejvhodnějších náhradních údajů a údajné subvence by neměly být přičteny vývozcům, kteří z nich neměli žádnou výhodu.

- (383) Jak je uvedeno v 364. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, skupina SAIC tvrdila, že není nezbytné použít „jednotlivé částky obdržené za jeden grant, dobu obdržení grantů, popis grantů, příslušná vládní oznámení upřesňující povahu grantů a další nezbytné informace“, a odmítla tyto informace poskytnout, takže Komise nebyla schopna určit příslušné režimy subvencí, výši grantů obdržených během období šetření ani to, zda se tyto granty týkaly stálých aktiv, či nikoli. Obdobně, jak je vysvětleno v 372. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, žádná ze společností ve skupině Geely neposkytla úplné informace o povaze grantových programů, v jejichž rámci získala podporu, jak bylo požadováno v dotazníku, takže Komise nebyla schopna určit příslušné režimy subvencí pro grantové programy ve vztahu k výrobku, který je předmětem šetření.
- (384) Kromě toho, jak je vysvětleno v oddíle 3.3.1.4 prozatímního nařízení, čínská vláda neposkytla žádné informace týkající se grantů, které byly vyplaceny skupinám zařazeným do vzorku, takže Komise nebyla schopna tyto chybějící informace nahradit informacemi, které by získala z jiného zdroje. Komise uvedla, že na druhé straně skupina BYD požadované relevantní informace poskytl, takže Komise mohla různé aspekty obdržených grantů posoudit a zvážit, zda jsou tyto granty napadnutelné.
- (385) Na tomto základě a vzhledem k absenci ověřených informací, které by svědčily o opaku, založila Komise svá zjištění na dostupných údajích a dospěla k závěru, že všechny granty, které tyto skupiny obdržely, byly specifické a souvisely s výrobkem, který je předmětem šetření. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (386) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala, že zjištění Komise, že napadnuté granty jsou specifické, vychází z domněnek, a nikoli z skutečných důkazů, což je v rozporu s čl. 2 odst. 4 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Čínská vláda tvrdila, že Komise měla důkazy o tom, že z dotčených údajných grantů mělo výhodu více výrobků, a použila tedy dostupné údaje sankčním způsobem. Komise místo toho vycházela z domněnky, že granty, které tyto vyvážející výrobci obdrželi, jsou specifické, jelikož skupina SAIC a skupina Geely neposkytly Komisi informace, které by považovala za dostatečné. Čínská vláda dále tvrdila, že Komise nezveřejnila dostatečné skutečnosti, na jejichž základě dospěla k závěru, že granty jsou specifické.
- (387) Skupina SAIC rovněž tvrdila, že Komisi poskytla důkazy o tom, že granty obdržené od čínské vlády byly určeny pro účely nad rámec dotčeného výrobku a že informace, které má Komise k dispozici, včetně materiálů předložených skupinou SAIC a veřejně dostupných informací, jasně naznačují, že obdržené granty byly určeny pro BEV i jiná vozidla. Nelze proto tvrdit, že přičtení obdržených grantů Komisi k obratu dotčeného výrobku má nějaký faktický základ. Skupina SAIC navíc tvrdila, že Komise neposkytla žádné hodnocení ani odůvodnění týkající se řady skutečností obsažených ve spisu – konkrétně auditních zpráv, předvahy a snímků obrazovky s účty zaznamenávajícími tyto granty, což naznačuje, že obdržené granty nebyly určeny výhradně pro výrobek, který je předmětem šetření.
- (388) Komise zopakovala, že skupina SAIC neposkytla úplné informace o povaze grantových programů, v jejichž rámci obdržela podporu, jak bylo požadováno, takže Komise nebyla schopna určit, které grantové programy se týkají výrobku, který je předmětem šetření. Komise uvedla, že tyto informace byly daným společností snadno dostupné, ale že k nim odepřely plný přístup. Skutečnost, že daná společnost umožní Komisi nahlédnout do určitých dokumentů a poskytne snímky obrazovky, aniž by poskytla příslušné požadované informace, nelze v žádném případě považovat za rovnocennou poskytnutí požadovaných informací ve formě písemnosti, která zajistí, že informace mohou být řádně ověřeny. Takové informace rovněž neposkytují záruku, že granty obdržené před začátkem období šetření nezvýhodňovaly výrobu BEV během období šetření. Komise také opakovaně poukázala na to, že informace poskytnuté pouze v podobě snímků obrazovky, které obsahují omezené údaje nebo ukazují některé příklady, by znemožnily ověření a odsouhlasení základních údajů.

- (389) Vzhledem k absenci ověřených informací, které by svědčily o opaku, založila Komise svá zjištění na dostupných údajích a dospěla k závěru, že všechny granty, které tyto skupiny obdržely, byly specifické a souvisely s výrobkem, který je předmětem šetření. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.

b) Výpočet výše subvence

- (390) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že vzhledem k tomu, že obdržené granty podléhaly dani z příjmu právnických osob, měl by být od celkové výše obdržených grantů odečten základ daně. Komise měla za to, že skupina SAIC nepředložila skutečné důkazy o tom, že zaplacená daň přímo souvisela s obdrženými granty. Kromě toho články 6 a 7 základního nařízení nestanoví možnost odpočtu daně z příjmu právnických osob, pokud jde o výpočet výhody nebo napadnutelné subvence. Tento argument byl proto zamítnut.
- (391) Sazba subvence skupiny SAIC a skupiny Geely týkající se grantů byla aktualizována v důsledku opravy popsané v 652. a 654. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (392) V důsledku toho se metodika pro stanovení výše subvence popsaná v 650. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzuje a byla použita na vyvážejícího výrobce, jemuž bylo přiznáno individuální zjišťování.
- (393) Po poskytnutí konečných informací společnost Tesla (Shanghai) uvedla, že jeden z grantů, které obdržela, byl vyplacen natřikrát a že k jedné z těchto výplat došlo během období šetření. Společnost uvedla, že vzhledem k tomu, že částka obdržená během období šetření se týká grantu souvisejícího se stálými aktivy, jejichž výplaty byly provedeny v rámci téhož režimu, měla Komise částku, kterou společnost obdržela během období šetření, odepsat.
- (394) Komise uznává, že na základě pokynů pro výpočet výše subvence v šetřeních o uložení vyrovnávacího cla ⁽⁵⁹⁾ „[u] jednorázových subvencí, které lze spojovat se získáním stálých aktiv, musí být celková hodnota subvence rozložena do běžné životnosti aktiv (čl. 7 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 2026/97 ⁽⁶⁰⁾)“. Pokyny však rovněž stanoví, že „odchylně od [výše uvedeného bodu] se jednorázové subvence, které činí méně než 1 % ad valorem, za běžných okolností zaúčtovávají, i když jsou spojeny s nákupem stálých aktiv“. Vzhledem k tomu, že výplata dotčeného grantu činila méně než 1 % ad valorem, měla Komise za to, že platba obdržená během období šetření nebyla významná a že bylo oprávněné ji přiřadit pouze k období šetření. Tato přiřazovací metoda je plně v souladu se zprávou WTO vypracovanou neformální skupinou odborníků, která stanoví, že granty, jejichž účelem je nákup stálých aktiv, by měly být přičteny, avšak „je považováno za vhodné, především z hlediska administrativního zjednodušení, aby se velmi malé subvence zaúčtovaly bez ohledu na jejich typ nebo jiné aspekty. Jako prahová hodnota se pro každou jednotlivou subvenci doporučuje úroveň nižší než 0,5 % prodeje“ ⁽⁶¹⁾. Komise proto toto tvrzení zamítla.
- (395) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, závěry uvedené v 638. až 651. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se potvrzují.
- (396) Sazba subvence zjištěná s ohledem na všechny granty během období šetření u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a u vyvážejícího výrobce, u něhož bylo provedeno individuální zjišťování, činily:

Granty

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	0,61 %

⁽⁵⁹⁾ 98/C 394/04, (Úř. věst. C 394, 17.12.1998, s. 6).

⁽⁶⁰⁾ Nařízení Rady (ES) č. 2026/97 ze dne 6. října 1997 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 288, 21.10.1997, s. 1).

⁽⁶¹⁾ G/SCM/W/Rev.2*.

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina Geely	2,27 %
Skupina SAIC	8,19 %
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	0,27 %

3.6.2. Politika daňových subvencí na podporu a uplatnění vozidel využívajících nové zdroje energie

a) Obecné poznámky

- (397) Po poskytnutí prozatímních informací některé zúčastněné strany, jako je skupina SAIC, sdružení CAAM, skupina BYD, čínská vláda a skupina Geely, tvrdily, že v konečném důsledku má z tohoto režimu subvencí výhodu spotřebitel. Konkrétně bylo argumentováno, že výrobci při prodeji vozidel poskytují subvence spotřebitelům jménem vlády, a sice snížením ceny, kterou má zákazník zaplatit. V tomto pojetí se předpokládalo, že zákazník zaplatil nižší cenu, což bylo později dané společností vládou uhrazeno.
- (398) Obdobně některé strany tvrdily, že skutečnost, že se ceny BEV po zrušení subvence nezvýšily, neprokazuje existenci výhody. Argumentovaly tím, že tržní ceny jsou ovlivněny několika faktory, včetně výrobních nákladů, dynamiky nabídky a poptávky, očekávání spotřebitelů a nahrazování starých modelů a novými. V důsledku toho nemusí být ceny BEV prodaných v různých obdobích přímo srovnatelné.
- (399) Dále tvrdily, že v případech, kdy spotřebitelé podmínky pro poskytnutí subvence nesplnili, si výrobci vyžádali subvenci od spotřebitelů zpět, čímž tyto strany zpochybnily, že by z toho měli výrobci výhodu.
- (400) Komise uvedla, že nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že program byl koncipován tak, aby poskytoval subvence spotřebitelům a využíval výrobce BEV jako pouhé prostředníky k distribuci těchto subvencí. Důkazy ve skutečnosti svědčily o opaku. Jak je popsáno v 666. až 671. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, platby poskytnuté čínskou vládou výrobcům BEV ve formě přímých peněžních převodů představovaly pro výrobce BEV jasnou a hmotnou výhodu, neboť se jednalo o přímý převod peněžních zdrojů na základě jejich hospodářské činnosti. Ačkoli toto představovalo výhodu již samo o sobě, šetření dále odhalilo, že subvence neovlivnila konečné spotřebitelské ceny. I přes řadu faktorů, které mohly hrát roli, analýza prokázala, že cena zůstala v bezprostředním období po zrušení subvence nezměněna. To naznačuje, že subvence neměla na konečnou cenu zaplacenou zákazníky zřetelný dopad, takže zůstala výrobcům BEV. V důsledku toho byla tato tvrzení zamítnuta.
- (401) Pokud jde o případy, kdy si výrobci subvenci z důvodu nesplnění podmínek případně vyžádali zpět, Komise uvedla, jak je popsáno v 665. až 670. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že výrobci stanovili ceny, které jim umožnily získat celou subvenci, a subvence nepřinesla spotřebitelům výhodu v podobě nižších cen, čímž se výše uvedené tvrzení stalo bezpředmětným. Tento stav navíc ilustruje základní strukturu tohoto režimu, která staví do středu sledované politiky výrobce a upřednostňuje jejich zájmy, přičemž konečným cílem je poskytnout těmto subjektům finanční podporu. Navíc pokud by byl zamýšleným příjemcem spotřebitel, byla by za zpětné získání finančních prostředků odpovědná vláda. Nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že v příslušném právním rámci tohoto programu vláda využívá výrobce BEV jako prostředníky k distribuci nebo zpětnému vymáhání částek, které vláda vyplatila výrobcům BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (402) Po poskytnutí konečných informací sdružení CAAM zopakovalo, že konečnými příjemci režimu subvencí jsou spotřebitelé. Tvrdilo, že stabilní ceny BEV po zrušení subvence jsou dokladem toho, že žádná výhoda nevznikla. Konkrétně uvedlo, že udržování stabilních cen nebo dokonce jejich zachování beze změny ještě nějakou dobu po zrušení spotřebitelských dotací je běžnou praxí. Dále uvedlo, že i když čínská vláda spotřební daně z nákupu vozidel snížila, je běžné, že výrobci pokračují v inzerci subvencí ještě nějakou dobu po skončení vládních pobídek.

- (403) Komise uvedla, že argumenty sdružení CAAM dokládají zjištění Komise, neboť poskytly další důkaz toho, že subvence nemá na stanovování ceny vozidel výrobci vliv, když ceny zůstávají nezměněny, tj. subvence nemá na konečnou cenu placenou zákazníky žádný znatelný dopad, takže subvence zůstává výrobcům BEV a spotřebitelé z ní žádnou výhodu nemají. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (404) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala své tvrzení, že konečnými příjemci režimu subvencí jsou spotřebitelé, a zdůraznila, že daný program je zaměřen na spotřebitele. Čínská vláda zejména tvrdila, že je to stanoveno v právních předpisech. Koncepce tohoto programu, který zahrnuje vyplacení hotovosti přímo výrobcům, zohledňuje zvláštní podmínky na trhu v Číně. Čínská vláda dále uvedla, že nejsou-li podmínky stanovené v programu splněny, částka platby je odpovídajícím způsobem snížena.
- (405) Pokud jde o připomínky čínské vlády a vzhledem k tomu, že žádné další podložené informace nebyly předloženy, Komise zopakovala svůj předchozí závěr uvedený v 656. až 661. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 400. bodě odůvodnění výše, že s ohledem na povahu, koncepci a fungování tohoto režimu jsou zamýšlenými příjemci této subvence výrobci. Co se týče snížení částky platby v případě nedodržení stanovených podmínek, Komise odkázala na výše uvedený 401. bod odůvodnění tohoto nařízení. Komise dále poznamenala, že pouhé nedodržení dotčených podmínek neznamená, že dochází ke změně příjemců. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (406) Po poskytnutí prozatímních informací a po uložení prozatímních opatření sdružení CAAM zpochybnilo chápání spotřebitelských subvencí jako výrobních subvencí a tvrdilo, že Unie uplatňuje dvojí měřítko, na jehož základě vykonstruovaným způsobem vymezila čínské subvence ve prospěch spotřebitelů jako subvence na podporu automobilového průmyslu.
- (407) Tvrzení předložené sdružením CAAM bylo obecné a nepodložené. Proto bylo zamítnuto.
- (408) Po poskytnutí prozatímních informací společnost Tesla (Shanghai) a čínská vláda tvrdily, že tento program byl ukončen již v prosinci 2022, a proto Komise nemá pro uložení prozatímního antisubvenčního cla v souvislosti s tímto režimem žádný právní základ.
- (409) K tomu Komise poznamenala, jak je popsáno v 662. až 664. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že čínští výrobci BEV tento režim subvencí nadále využívali během celého období šetření a z přímého převodu peněžních prostředků v rámci tohoto režimu budou mít výhodu po delší dobu i po skončení období šetření. Komise proto dospěla k závěru, že podmínky pro napadnutí tohoto režimu jsou splněny. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (410) Po poskytnutí konečných informací společnost Tesla (Shanghai) zopakovala, že daný režim byl ukončen a neměl by být napaden. Uvedla, že alternativně je maximální částkou, kterou může Komise v případě společnosti Tesla (Shanghai) napadnout, částka, kterou by společnost Tesla (Shanghai) mohla (potenciálně) obdržet v budoucnu. Dále bylo namítnuto, že existence lokálních režimů podobných celostátní politice daňových subvencí nemá na posouzení výhody pro společnost Tesla (Shanghai) žádný vliv.
- (411) Komise uvedla, že napadnutou výhodou je skutečná výše subvencí vyplacených čínskou vládou vyvážejícím výrobcům během období šetření, a zopakovala svůj předchozí závěr uvedený v 662. až 664. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a 409. bodě odůvodnění výše. Pokud jde o neposouzení režimů podobných celostátním režimům subvencí, Komise uvedla, jak je popsáno v 664. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že šetření ukázalo, že místní orgány pod přímým či nepřímým vedením čínské vlády zavedly velké množství podobných programů, z nichž některé se velmi podobají celostátnímu režimu. Tyto místní iniciativy mají společný cíl, a to stimulovat výrobu BEV, což povede k pokračující podpoře čínských výrobců BEV.

b) Výpočet výše subvence

- (412) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely a společnost Tesla (Shanghai) tvrdily, že finanční prostředky obdržené během období šetření souvisely s prodejem před obdobím šetření, a proto by se na ně vyrovnávací opatření neměla vztahovat. Pokud by byl tento režim považován za napadnutelný, měl by být základem pro takové určení prodej přímo související s obdobím šetření.
- (413) Komise uvedla, jak je popsáno v 672. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že časový nesoulad mezi prodejem BEV a vyplacením vládních prostředků, který výrobci nemohou předvídat, vytváří nejistotu ohledně termínů plateb. Tato nejistota se může protáhnout až na čtyři roky. V důsledku toho se výhoda pro výrobce plně projeví až po obdržení plateb. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (414) Po poskytnutí konečných informací skupina SAIC tvrdila, že se Komise nezabývala jejími připomínkami týkajícími se období přiřazení programu ani neodpověděla na její návrh alternativního výpočtu.
- (415) Komise poznamenala, že stejné připomínky již měly i jiné strany a tyto připomínky byly vyvráceny ve 412. až 413. bodě odůvodnění výše. V uvedených bodech odůvodnění je vysvětleno, proč byla navržená metodika výpočtu odmítnuta. Obě tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (416) Po poskytnutí konečných informací společnost Tesla (Shanghai) zopakovala své tvrzení, že základem pro výpočet výhody je dotčený prodej během období šetření, a poskytla pro něj metodiku.
- (417) Vzhledem k tomu, že žádné další podložené informace nebyly předloženy, Komise zopakovala svůj předchozí závěr uvedený v 413. bodě odůvodnění výše. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (418) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina Geely tvrdily, že výhody plynoucí z tohoto režimu subvencí by neměly být přičteny k vývozu, protože subvence byly specificky poskytnuty na výrobu a prodej výrobku, který je předmětem šetření, a to pouze na čínském trhu.
- (419) Komise uvedla, že v rámci tohoto režimu měli výrobci výhodu z přímého převodu finančních prostředků, což těmto společnostem poskytlo značné zdroje ve formě peněžních prostředků, které jim byly plně k dispozici. Platby čínské vlády byly specificky založeny na prodeji BEV v rámci programu určeného na podporu rozvoje odvětví BEV a určeného výrobcům BEV. V důsledku toho bylo přičtení těchto výhod založeno na celkovém obrátu BEV. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (420) Společnost Tesla (Shanghai) namítla, že vzhledem k tomu, že zaúčtovaná částka, kterou v rámci tohoto režimu obdržela, je považována za zdanitelný příjem, a tudíž podléhá dani z příjmu právnických osob, jež v roce 2022 činila pro společnost Tesla (Shanghai) 15 %, došlo by ke dvojímu započtení, jelikož tato výhoda je zohledněna jak v rámci tohoto programu, tak v rámci programu preferenční daně z příjmu.
- (421) Společnost však nepředložila skutečné důkazy o tom, že zaplacená daň přímo souvisela s vratkou obdrženou v rámci tohoto režimu. Kromě toho články 6 a 7 základního nařízení nestanoví možnost odpočtu daně z příjmu, pokud jde o výpočet výhody nebo napadnutelné subvence. Argument, že by se jednalo o dvojí započtení, byl proto považován za bezpředmětný.
- (422) Po poskytnutí konečných informací společnost Tesla (Shanghai) zopakovala, že od celkové výhody by měla být odečtena 15 % daň z příjmu, neboť s příjmem z daňové subvence naložila jako se zdanitelným příjmem, na nějž se vztahuje 15 % daň z příjmu právnických osob platná během období šetření. Společnost Tesla tvrdila, že došlo k dvojímu započtení, neboť tato výhoda byla zohledněna jak v rámci tohoto programu, tak v rámci programu preferenční daně z příjmu.

- (423) Komise uvedla, že požadovaný odpočet nespadá do žádné z kategorií způsobilých pro odpočet z výpočtu subvence uvedených v článku 7 základního nařízení⁽⁶²⁾. Kromě toho se sazba daně z příjmu nevztahuje na příjem, nýbrž na zdanitelný příjem, jak stanoví zákon o dani z příjmu podniků, tj. „celkový příjem podniku v každém zdaňovacím období po odečtení nezdanitelných příjmů, příjmů osvobozených od daně, různých odpočtů a povolené výše vyrovnaných ztrát v předchozích letech“⁽⁶³⁾. Tyto odpočty zahrnují: „Náklady, výdaje, daně, ztráty a jiné přiměřené výdaje vzniklé v souvislosti s příjmy podniku mohou být při výpočtu základu daně odečteny.“⁽⁶⁴⁾ Kromě toho lze za určitých podmínek odečíst ještě některé další výdaje, jako jsou výdaje na výzkum a vývoj. Z tohoto důvodu nelze konkrétní příjem, jako je příjem z daňové subvence, oddělit od výpočtu zdanitelného příjmu, který zohledňuje jiné prvky. Komise se dále domnívá, že 15 % sazba daně z příjmu se používá pouze v případě kladného zdanitelného příjmu. Proto bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (424) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD namítla, že poměr daňové subvence pro BEV k celkové daňové subvenci obdržené během období šetření, na jehož základě byla tato předběžná platba přičtena BEV, měl být změněn po vydání rozhodnutí o konečném vypořádání přijatých Ministerstvem průmyslu a informačních technologií a Ministerstvem financí. Komise toto tvrzení akceptovala a výpočet upravila.
- (425) Skupina Geely tvrdila, že některé subvence přičtené jedné ze společností ve skupině již byly napadeny. Komise toto tvrzení akceptovala a výpočet upravila.
- (426) V důsledku toho se metodika pro stanovení výše subvence popsaná v 675. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzuje a byla použita na vyvážejícího výrobce, jemuž bylo přiznáno individuální zjišťování.
- (427) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, závěry uvedené v 652. až 676. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se potvrzují.
- (428) Sazba subvence skupiny SAIC a skupiny Geely týkající se politiky daňových subvencí byla aktualizována v důsledku opravy popsané v 652. a 654. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (429) Sazba subvence zjištěná s ohledem na tento režim během období šetření u vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku a u vyvážejícího výrobce, u něhož bylo provedeno individuální zjišťování, činily:

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	2,01 %
Skupina Geely	1,94 %
Skupina SAIC	2,18 %
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	2,49 %

3.7. Poskytování zboží a služeb vládou za cenu nižší než přiměřenou

3.7.1. Poskytování práv k užívání pozemků vládou za cenu nižší než přiměřenou

- (430) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda, skupina BYD, skupina Geely a skupina SAIC nesouhlasily se závěrem Komise, že čínští výrobci BEV mají výhodu z toho, že jim jsou poskytovány pozemky za cenu nižší než přiměřenou.

⁽⁶²⁾ Článek 7 zahrnuje tyto kategorie: a) poplatky za podání žádosti nebo jiné náklady, které byly nezbytně vynaloženy, aby vznikl nárok na poskytnutí subvence nebo aby byla získána, a b) vývozní daně, cla nebo jiné poplatky, které byly uloženy na výrobky vyvážené do Unie zvláště k tomu účelu, aby se vyrovnala subvence.

⁽⁶³⁾ Článek 5 zákona o dani z příjmu podniků.

⁽⁶⁴⁾ Článek 8 zákona o dani z příjmu podniků.

(431) Čínská vláda tvrdila, že Komise pouze uvedla, že pozemky v pevninské Číně jsou buď vlastněny státem, nebo jsou v kolektivním vlastnictví, což neprokazuje existenci finančního příspěvku a výhody. Kromě toho, v rozporu s chápáním výrazu „kolektivní“ uvedeným Komisí v 677. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, „kolektivní“ neznamená, že je toto vlastnictví tvořeno buď vesnicemi, nebo městy, nýbrž že je tvořeno pracujícím lidem.

(432) Komise v 677. bodě odůvodnění prozatímního nařízení stručně popsala systém práv k užívání pozemků uplatňovaný v ČLR. Oproti tvrzením čínské vlády nemá tato část sama o sobě prokázat existenci finančního příspěvku a výhody. V každém případě čínská vláda neposkytla žádné důkazy, které by vyvrátily tvrzení uvedená v 677. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a sice že veškeré pozemky v ČLR jsou buď vlastněny státem, nebo jsou v kolektivním vlastnictví.

a) Právní základ

(433) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise se může k použití zahraniční referenční hodnoty uchýlit pouze v případech, kdy je zjištěno, že ceny v zemi poskytování práv k užívání pozemků jsou zkreslené v důsledku zásahů státu. Podle čínské vlády nebylo v období šetření několik odkazovaných legislativních dokumentů v platnosti. Komise tak vycházela z nesprávného právního základu a nezaložila své „zjištění na skutečných důkazech“.

(434) Komise zaprvé uvedla, že čínská vláda neposkytla žádné důkazy o tom, že uvedené legislativní dokumenty nebyly během období šetření v platnosti. Zadruhé čínská vláda ani neprokázala, že se změnila podstata těchto dokumentů, které byly údajně nahrazeny. Zatřetí čínská vláda nezpochybnila uplatňování zákona Čínské lidové republiky o správě půdy uvedeného v 679. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(435) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda tvrdila, že právní předpisy, na které se Komise odvolává, nebyly během období šetření v platnosti. Proto jsou tvrzení Komise, že čínská vláda neposkytla žádné důkazy o tom, že uvedené dokumenty nebyly během období šetření v platnosti, věcně nesprávná.

(436) Komise však trvá na tom, že nebyl předložen žádný důkaz, který by prokazoval, že dotčené texty nebyly v platnosti. Komise sice z vlastního podnětu našla důkaz o tom, že zákon o vlastnictví byl v roce 2021 skutečně zrušen⁽⁶⁵⁾. Ustanovení v něm uvedená však byla začleněna do článků 205–462 občanského zákoníku, který vstoupil v platnost v lednu 2021. Občanský zákoník nezavedl v oblasti práv k užívání pozemků žádné podstatné změny (viz zejména články 246, 260–261 a 330–361 občanského zákoníku). Argument čínské vlády byl tedy čistě formalistický. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(437) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise v předchozích případech nepodala žádný důkaz o tom, že systém dražeb v pevninské Číně je netransparentní a nejasný, a opírala se o staré případy a zcela odlišné výrobky, aniž by údajně zkreslení jakkoli vysvětlila nebo doložila. Komise údajně použila stejné tvrzení a při absenci důkazů odkazovala pouze na judikaturu. Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise nevysvětlila, co ohledně trhu s právy k užívání pozemků v pevninské Číně prošetřovala, ani změny, které zjistila. Kromě toho tvrzení Komise, že ceny práv k užívání pozemků stanovují svévolně orgány, nebylo podloženo žádnými důkazy obecně ani konkrétními případy týkajícími se vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Čínská vláda zastává názor, že konečná cena dosažená v nabídkovém řízení odráží jak poptávku, tak nabídku.

(438) Skupina Geely tvrdila, že prozatímní nařízení neobsahuje žádné jasné údaje ani odůvodnění ohledně toho, proč nebo jak byla jako vhodná referenční hodnota zvolena Čínská Tchaj-pej, s výjimkou konstatování, že již byla použita v některých předchozích šetřeních.

⁽⁶⁵⁾ Článek 1260 občanského zákoníku.

- (439) Komise však uvedla, že zjištění učiněná v předchozích a nedávných antisubvenčních šetřeních jsou dostatečně podložená a týkají se stejných subvenčních programů, jako jsou programy zmíněné v tomto šetření. Komise například ve věci AFC zjistila, že u pozemků, které byly poskytnuty prostřednictvím nabídkového řízení, byl v každém případě pouze jeden uchazeč o pozemek a zaplacená cena odpovídala výchozí ceně v nabídkovém řízení. Komise v každém z těchto předchozích šetření vycházela z podobného právního rámce upravujícího práva k užívání pozemků v ČLR, a zejména ze skutečnosti, že místní orgány stanovují ceny pozemků podle systému oceňování městských pozemků a vládní průmyslové politiky. V 682. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise připomněla, že současné šetření v tomto ohledu neukázalo žádné výrazné změny. Komise rovněž připomněla, že čínská vláda nepředložila důkazy prokazující ukončení této politiky. Komise naopak zjistila, že v případě skupiny BYD, skupiny Geely, skupiny SAIC a společnosti Tesla (Shanghai) se u transakcí souvisejících s právy k užívání pozemků jednalo buď o: i) bezplatné transakce, přidělení nebo převody, ii) transakční ceny odpovídající nabídkové výchozí ceně, iii) transakční ceny odpovídající záruce splatné za účast na nabídkovém řízení, nebo iv) zvláštní investiční dohody s místní obcí (místními obcemi), které obsahovaly zvláštní ustanovení o přidělování pozemků. Na základě informací dostupných v tomto šetření proto Komise tato tvrzení zamítla.
- (440) Čínská vláda argumentovala, že tvrzení Komise v 682. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku získali práva k užívání pozemků za ceny stanovené místními orgány v nabídkových řízeních, postrádá věcný základ.
- (441) Jak je však již uvedeno v 438. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise může toto tvrzení doložit prostřednictvím transakčních dokumentů skupiny BYD, skupiny Geely, skupiny SAIC a společnosti Tesla (Shanghai).
- (442) Podle čínské vlády v pevninské Číně existuje sekundární trh s právy k užívání pozemků, který Komise neprošetřila.
- (443) Čínská vláda však nedodala žádné důkazy o tom, že by společnosti zařazené do vzorku tento údajný sekundární trh s právy k užívání pozemků využívaly.
- (444) Čínská vláda se domnívala, že zjištění Komise o specifičnosti je nekoherentní, protože pokud by byla analýza specifičnosti provedená Komisí správná a práva k užívání pozemků za preferenční ceny by získávali pouze výrobci z některých odvětví, měla Komise k posouzení existence údajné subvence použít ceny práv k užívání pozemků, která získaly společnosti z jiných odvětví. Kromě toho prý Komise neprovedla odůvodněné a objektivní posouzení specifičnosti podle čl. 4 odst. 2 písm. a) a c) základního nařízení, protože nestanovila, jak je přístup k údajnému preferenčnímu poskytování práv k užívání pozemků výslovně omezen na určité podniky nebo určitá odvětví.
- (445) V tomto ohledu Komise konstatuje, že žádná strana nepředložila důkazy o referenční hodnotě pro ceny práv k užívání pozemků u odvětví, kde nedochází k zásahům státu. Komise navíc poukázala na legislativní rámec, podle něhož místní orgány stanovují cenu pozemků podle systému oceňování městských pozemků, který se aktualizuje každé tři roky, a podle vládní průmyslové politiky. Kromě toho je Komise schopna toto zjištění potvrdit na základě transakčních dokumentů poskytnutých skupinou SAIC, podle nichž „podmínka průmyslového přístupu přísluší k automobilovému průmyslu a je v souladu s podporovanými a povolenými projekty v Katalogu pokynů pro průmyslovou restrukturalizaci“. Dokumenty, které má Komise k dispozici, tedy potvrzují, že příslušnost k automobilovému průmyslu je podmínkou pro účast v nabídkovém řízení pro získání práv k užívání pozemků.
- (446) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že stanovení specifičnosti přísluší Komisi jakožto vyšetřujícímu orgánu a že od čínské vlády a dalších zúčastněných stran nelze požadovat, aby vyvrátily negativní domněnku. Odkázala rovněž na věc C-559/12 P⁽⁶⁶⁾ a uvedla, že Komise je povinna shromáždit veškeré informace, které potřebuje k tomu, aby mohla posoudit, zda je údajná subvence specifická.

⁽⁶⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 3. dubna 2014, Francouzská republika v. Evropská komise.

- (447) Oproti tvrzení čínské vlády Komise nezaložila své zjištění o specifičnosti daného režimu na žádné negativní domněnce. Jak je jasné uvedeno v 686. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tento režim je považován za specifický, protože preferenční poskytování pozemků je omezeno na společnosti, které patří do určitých odvětví, v tomto případě do odvětví BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (448) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž tvrdila, že analýza výhody provedená Komisí je nepodložená a je založena na nevhodné referenční hodnotě. Podle čínské vlády je Komise nekonzistentní, když potvrzuje, že poskytování práv k užívání pozemků je specifické, ale zároveň odmítá argument, že mohla použít domácí referenční hodnoty vyplývající z cen práv k užívání pozemků u společností z jiných odvětví, která tuto údajnou subvenci nevyužívají, přičemž takových hodnot, které lze zvolit, je celá řada.
- (449) Komise však nechápe, v čem nekonzistentnost zmíněná čínskou vládou spočívá. Jak je uvedeno v 445. bodě odůvodnění výše, Komise pouze konstatovala, že žádná strana nepředložila důkazy o referenční hodnotě pro ceny práv k užívání pozemků u odvětví, kde nedochází k zásahům státu. Kromě pouhého tvrzení, že existuje řada referenčních hodnot, které lze zvolit, čínská vláda zjištění Komise nevyvrátila. Kromě toho se zdá, že čínská vláda zaměřuje Komisi provedenou analýzu specifičnosti, již Komise prokázala, že odvětví BEV má výhodu z práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou, a analýzu výhody podle čl. 6 písm. d) základního nařízení, již Komise dokázala, že čínské právní předpisy upravující využívání půdy narušují trh s právy k užívání pozemků a nepodléhají tržním podmínkám. Skutečnost, že systém práv k užívání pozemků jako celek nefunguje jako volný trh, nebrání čínské vládě v poskytování práv k užívání pozemků konkrétním odvětvím za cenu nižší než přiměřenou. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- c) Závěr
- (450) Přípomínky čínské vlády týkající se závěru, že poskytnutí práv k užívání pozemků čínskou vládou by mělo být považováno za subvenci, byly vypořádány společně s připomínkami ke zjištěním vyplývajícím z šetření v 437. až 442. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- d) Výpočet výše subvence
- (451) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že posouzení Komise, že Čínská Tchaj-pej je vhodnou vnější referenční hodnotou, není založeno na skutečných důkazech a že ceny pozemků v Čínské Tchaj-peji neodrážejí „podmínky převládající na trhu v zemi dodání výrobků“. Čínská vláda uvedla, že Komise pouze cituje určité ukazatele bez jakýchkoli podpůrných údajů nebo důkazů, a požádala Komisi, aby poskytla doplňující údaje týkající se úrovně hospodářského rozvoje, stupně rozvoje průmyslové infrastruktury, hustoty obyvatelstva a podobností mezi typem pozemků a transakcemi použitými pro stanovení příslušné referenční hodnoty v Číně a Čínské Tchaj-peji. Čínská vláda rovněž zmínila, že hustota obyvatelstva v pevninské Číně a Čínské Tchaj-peji se značně liší.
- (452) Pokud jde o úroveň hospodářského rozvoje a stupeň rozvoje průmyslové infrastruktury, Komise zjistila, že většina subjektů v rámci skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku se nachází ve východní části ČLR v rozvinutých oblastech s vysokým HDP v provinciích s vysokou hustotou obyvatelstva obklopujících Šanghaj a Šen-čen, takže jsou podobné jako v Čínské Tchaj-peji.
- (453) Pokud jde o podobnosti mezi typem pozemků a transakcemi použitými pro stanovení příslušné referenční hodnoty, Komise v tomto ohledu zdůraznila, že v obou případech se tyto transakce týkají průmyslových pozemků určité velikosti, které se nacházejí v průmyslových oblastech.
- (454) Pokud jde o hustotu obyvatelstva, Komise uvedla, že čínská vláda srovnávala údaje o hustotě obyvatelstva na úrovni celé země. Z bližšího pohledu na hustotu obyvatelstva v lokalitách, kde se nacházejí vyvážející výrobci, vyplývá, že údaje o hustotě obyvatelstva jsou ve skutečnosti poměrně podobné nebo vyšší, například v regionu Šanghaj, kde se nacházejí některé subjekty ze skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a společnost Tesla (Shanghai), je hustota vyšší než 3 900 obyvatel/km² ⁽⁶⁷⁾, což je téměř šestkrát víc než hustota obyvatelstva v Čínské Tchaj-peji.

⁽⁶⁷⁾ shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf, naposledy konzultováno 9. srpna 2024.

- (455) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zaprvé uvedla, že několik subjektů v rámci skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku se nenachází ve východní části pevninské Číny. Některé z nich se například nachází v Si-anu a v Chu-nanu. Výběrem Šanghaje a Šen-čenu Komise odkazuje na dvě z nejrozvinutějších měst v pevninské Číně, která nejsou srovnatelná s většinou provincií, v nichž se výrobci BEV nacházejí. Zadruhé čínská vláda konstatuje, že všechny ostatní provincie, kde se nacházejí výrobci BEV, kromě Šanghaje, jsou výrazně méně zalidněné než Čínská Tchaj-pej. Čínská vláda rovněž uvedla, že v cenách práv k užívání pozemků existují mezi konkrétními provinciemi a městy v pevninské Číně velké rozdíly a že kromě problému nedostatečné srovnatelnosti nelze jednu průměrnou referenční cenu pozemků v Čínské Tchaj-peji vztáhnout na podmínky převládající na trhu v celé pevninské Číně.
- (456) Komise však nikdy netvrdila, že všichni výrobci BEV se nacházejí ve východní části ČLR. Komise pouze vysvětlila, že většina subjektů v rámci skupin vyvážejících výrobců zařazených do vzorku se nachází ve východní části ČLR v rozvinutých oblastech s vysokým HDP v provinciích s vysokou hustotou obyvatelstva obklopujících Šanghaj a Šen-čen. Například ze sedmi výrobních závodů skupiny Geely se čtyři nacházejí v provincii Če-ťiang a jeden v provincii Ťiang-su, což jsou dvě pobřežní provincie v blízkosti Šanghaje. Podobně z osmi výrobních závodů skupiny BYD se jeden nachází v provincii Kuang-tung, jeden v provincii Ťiang-su, jeden v provincii An-chuej, jeden v provincii Šan-tung a jeden v provincii Fu-ťien. A nejméně tři výrobní závody skupiny SAIC se nacházejí přímo v Šanghaji. HDP na obyvatele a hustota zalidnění většiny z těchto provincií je srovnatelná s Čínskou Tchaj-pejí. Hustota zalidnění provincií Ťiang-su, Kuang-tung a Šan-tung je dokonce vyšší než v Čínské Tchaj-peji. Kromě toho Komise zdůrazňuje, že výrobní závody BEV se často nacházejí ve městech, která mají mnohem vyšší HDP na obyvatele a hustotu zalidnění, než je průměr dané provincie. Tato tvrzení se proto zamítají.
- (457) Čínská vláda a skupina Geely rovněž tvrdily, že Čínská Tchaj-pej není vhodnou referenční hodnotou mimo jiné proto, že v pevninské Číně se převádí pouze právo k užívání pozemků, kdežto v Čínské Tchaj-peji se převádí i skutečné vlastnictví pozemků. Kromě toho podle čínské vlády Komise údajně uznává, že hustota obyvatelstva a stupeň rozvoje průmyslové infrastruktury nejsou v pevninské Číně a Čínské Tchaj-peji zcela srovnatelné. Průměrná referenční cena pozemků v Čínské Tchaj-peji tedy podmínky převládající na trhu v pevninské Číně nemůže odrážet a ani je neodráží. Kromě toho ceny pozemků použité Komisí pro Čínskou Tchaj-pej zahrnují ceny obchodních i průmyslových pozemků.
- (458) Skupina SAIC tvrdila, že čínská Tchaj-pej není vhodnou vnější referenční hodnotou pro práva k užívání pozemků, a navrhla namísto toho použít referenční hodnoty v Malajsii a Thajsku. Skupina SAIC namítla, že v Čínské Tchaj-peji:
- jsou ceny pozemků zkreslené a značně navýšené,
 - jsou jiné typy využití než průmyslové pozemky využívané skupinou SAIC,
 - jsou ceny pozemků zkreslené kvůli nedostatku půdy,
 - jsou velmi odlišné geografické podmínky a hospodářská úroveň,
 - HDP a hospodářská struktura nejsou srovnatelné s HDP a hospodářskou strukturou v pevninské Číně.
- (459) Skupina Geely tvrdila, že relevantnost faktorů pro volbu referenční hodnoty, jako je fyzická blízkost a podobný demografický profil Číny a Čínské Tchaj-peje, je nejasná. Kromě toho tvrzení, že hospodářský rozvoj, HDP a struktura Čínské Tchaj-peje jsou srovnatelné s mnoha provinciemi a městy v Číně, postrádá důvěryhodnost kvůli značným rozdílům mezi nimi, zejména pokud jde o města, v nichž působí vyvážející výrobci ze skupiny Geely. Navíc podle skupiny Geely výpočty nezohlednily významné cenové rozdíly mezi různými oblastmi Čínské Tchaj-peje a způsob, jak to ovlivnilo referenční srovnání.
- (460) V tomto ohledu Komise uvedla, že volba Čínské Tchaj-peje jako referenční hodnoty vycházela z posouzení několika faktorů uvedených v 688. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komise však byla toho názoru, že i v případě existence určitých rozdílů v tržních podmínkách mezi právy k užívání pozemků v pevninské Číně a prodejem pozemků v Čínské Tchaj-peji nejsou rozdíly takové povahy, aby volbu Čínské Tchaj-peje jako správné referenční hodnoty zneplatnily.

- (461) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že Komise opominula důležité rozlišení, které ovlivňuje srovnatelnost, totiž že v pevninské Číně se převádí pouze právo k užívání pozemků na konkrétní roky, zatímco v Čínské Tchaj-peji se převádí vlastnictví samotného pozemku. Čínská vláda rovněž uvedla, že neexistují žádné důkazy o tom, že Komise tyto rozdíly a jejich dopad na ceny práv k užívání pozemků zvažila (tj. vyhodnotila).
- (462) Komise však vycházela z referenční hodnoty, která byla považována za nejvhodnější, a to i s ohledem na rozdíly mezi podmínkami na trhu. Komise nebyla v průběhu šetření schopna určit žádnou jinou vhodnou referenční hodnotu nebo metodu úpravy, které by tyto rozdíly mezi podmínkami na trhu odpovídajícím způsobem zohlednily. Komise rovněž poznamenává, že ani čínská vláda nebyla schopna předložit spolehlivou referenční hodnotu, která by odrážela rozdíl mezi právy k užívání pozemků a vlastnickými právy. Tento argument byl proto zamítnut.
- (463) Skupina SAIC navrhla použít jako alternativní referenční hodnoty ceny pozemků v Malajsii nebo Thajsku, které jsou údajně vhodnější než Čínská Tchaj-pej, a to z těchto důvodů:
- Malajsie i Thajsko se nacházejí v jihovýchodní Asii a jsou rovněž v zeměpisné blízkosti pevninské Číny.
 - Obě země mají úroveň hospodářského rozvoje, HDP a hospodářskou strukturu srovnatelné s pevninskou Čínou, jelikož Světová banka zařadila Malajsii a Thajsko do skupiny zemí s „vyššími středními příjmy“, v níž je i pevninská Čína.
 - Mezi těmito dvěma členskými zeměmi ASEAN a pevninskou Čínou existují silné hospodářské vazby a přeshraniční obchod.
 - Jsou k dispozici údaje o cenách pozemků v Thajsku a Malajsii, které lze použít jako referenční hodnotu. Zejména dostupné údaje z Malajsie jsou novější než údaje o cenách v Čínské Tchaj-peji z roku 2013, které použila Komise.
 - Ceny pozemků v Malajsii a Thajsku jako referenční hodnotu pro práva k užívání pozemků v Číně použilo v minulých šetřeních o uložení vyrovnávacího cla i Ministerstvo obchodu USA.
- (464) Po zvážení tohoto tvrzení Komise dospěla k tomu, že volba Čínské Tchaj-peje jako vhodné vnější referenční hodnoty vycházela z posouzení několika faktorů uvedených v 688. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jimiž byla správnost této volby odůvodněna. Kromě toho, oproti tvrzení společnosti SAIC, Komise nepoužila ceny z roku 2013, nýbrž skutečné roční ceny od roku 2013. Za léta před rokem 2013 provedla Komise úpravu údajů z roku 2013 na základě hospodářského růstu na Tchaj-wanu. Naproti tomu údaje společnosti SAIC zahrnují pro Thajsko pouze jeden časově vzdálený izolovaný rok (2010) a pro Malajsii rok 2022. K posouzení ceny práv k užívání pozemků potřebuje Komise historické údaje a nemůže se opírat pouze o jeden rok, protože všechna práva k užívání pozemků nebyla získána jen v průběhu jednoho roku. Navíc pokud jde o úroveň hospodářského rozvoje, porovnála společnost SAIC pouze Thajsko, Malajsii a Čínu na úrovni celé země. Kdežto Komise porovnála průmyslové zóny na Tchaj-wanu s relevantními průmyslovými provinciemi v Číně. Z tohoto důvodu muselo být toto tvrzení zamítnuto.
- (465) V důsledku toho byla metodika pro stanovení výše subvence popsaná v 687. až 689. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzena a byla použita na vyvážejícího výrobce, jemuž bylo přiznáno individuální zjišťování.
- (466) Sazba subvence skupiny SAIC a skupiny Geely týkající se poskytování práv k užívání pozemků vládou za cenu nižší než průměrnou byla aktualizována v důsledku opravy popsané v 652. a 654. bodě odůvodnění tohoto nařízení.

- (467) Sazba subvence zjištěná s ohledem na tuto subvenci během období šetření u vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku a u společnosti, u níž bylo provedeno individuální zjišťování, činily:

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	1,20 %
Skupina Geely	0,82 %
Skupina SAIC	0,65 %
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	0,05 %

3.7.2. *Vládní dodávky baterií a klíčových vstupů pro výrobu baterií (konkrétně fosforečnan železato-lithný) za cenu nižší než průměrnou*

a) Úvod

- (468) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, byla zjištění uvedená v 691. až 695. bodě odůvodnění prozatímního nařízení potvrzena.

b) Nedostatečná spolupráce a využití dostupných údajů

- (469) Připomínky čínské vlády a skupiny SAIC týkající se nedostatečné spolupráce a využití dostupných údajů byly vypořádány v oddíle 3.3.1.2. V tomto ohledu nebyly obdrženy žádné další připomínky, takže závěry vyvozené v 696. až 700. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny.

3.7.2.1. Poskytování baterií vládou za cenu nižší než průměrnou

3.7.2.1.1. Finanční příspěvek

a) Dodavatelé baterií jednající jako veřejnoprávní subjekty

- (470) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda uvedla, že neexistují žádné právní předpisy, které by vyžadovaly dodávky baterií nebo LFP za cenu nižší než průměrnou. Čínská vláda navíc dodala, že téměř všechny dokumenty citované Komisí jsou nezávazné plány, které neobsahují konkrétní prostředky k provedení, že Komise obsah právních předpisů a plánů čínské vlády, jakož i zpravodajských zpráv vytrhla z kontextu, a že tedy neexistují žádné právní předpisy ani kritéria, které by prokázaly existenci napadnutelné subvence. Tato tvrzení byla po poskytnutí konečných informací zopakována.

- (471) Komise nejprve připomněla, že jelikož čínská vláda odmítla spolupracovat na příslušných prvcích uvedených v oddíle 3.3.1.2 prozatímního nařízení, musela Komise při svých zjištěních týkajících se vstupních materiálů vycházet z dostupných údajů.

- (472) Jak již bylo podrobně vysvětleno v 197. až 203. bodě odůvodnění a v oddíle 3.7.2.1.2 písm. a) prozatímního nařízení, stát a Komunistická strana Číny mají rozhodující vliv na přidělování zdrojů a na jejich ceny a mohou tak činit prostřednictvím plné kontroly nad zákonodárnou, výkonnou i soudní mocí státního aparátu (201. bod odůvodnění prozatímního nařízení) a prostřednictvím propracovaného systému plánů, které stanoví priority

a předepisují, na které cíle se musí ústřední vláda a místní orgány zaměřit (202. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Tvzení čínské vlády, že téměř všechny dokumenty uváděné Komisí nejsou závazné, je v rozporu se skutečností, že cíle stanovené nástroji plánování mají skutečně závaznou povahu a orgány na každé úrovni státní správy sledují plnění plánů ze strany orgánů na příslušné nižší správní úrovni, čímž směřují zdroje do odvětví označených vládou za strategická nebo jinak politicky významná, místo aby je alokovaly v souladu s tržními silami. Jak již bylo vysvětleno v 202. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, cíle stanovené nástroji plánování mají závaznou povahu a orgány na každé úrovni státní správy sledují plnění plánů orgány na příslušné nižší správní úrovni. Závazná povaha plánů je rovněž rozsáhle řešena v oddíle 4.3.1 zprávy o Číně⁽⁶⁸⁾. Článek 89 čínské ústavy⁽⁶⁹⁾ ukládá Státní radě povinnost vypracovat a provádět plány národního hospodářského a sociálního rozvoje a státních rozpočtů, zatímco základní zákon místních shromáždění lidových zástupců a místní lidové správy ČLR⁽⁷⁰⁾ ukládá uvedeným orgánům povinnost provádět pětileté plány (články 11, 12, 50, 73, 76). Tvzení, že například Akční plán pro baterie z roku 2017 je pouhým plánem cílů rozvoje, a nikoli politikou regulace cen, bylo proto považováno za věcně nesprávné, jelikož Akční plán pro baterie z roku 2017 byl přijat především 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 obsahuje rovněž zvláštní ustanovení o stanovení cen baterií za kW/h (710. a 746. bod odůvodnění prozatímního nařízení).

- (473) Komise nesouhlasila s tvrzením čínské vlády, že obsah právních předpisů, plánů a zpravodajských zpráv vytrhla z kontextu. Zjištění týkající se veřejnoprávního subjektu a pověření a nařízení jsou výsledkem hloubkové analýzy založené na faktech, která zkoumala mnoho objektivních důkazů, včetně právních a správních předpisů a dalších oficiálních politických dokumentů zveřejněných čínskou vládou, zpráv mezinárodních organizací a dalších spolehlivých nezávislých zdrojů, na něž bylo řádně odkázáno a které byly podpořeny citacemi zasazujícími obsah dokumentů do kontextu. Čínská vláda tvrdila, že zákon o nerostných surovinách a jeho prováděcí pravidla jsou obecnými požadavky a poskytují čínské vládě pouze pokyny při formulování politik, ale nedávají jí neomezenou pravomoc, pokud jde o její vlastní zdroje. To je však v rozporu se samotným obsahem článku 3, který doslovně uvádí, že „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“⁽⁷¹⁾. Čínská vláda dále tvrdila, že tisková prohlášení vydaná MIIT a uvedená v 751. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byla vytržena z kontextu, jelikož čínská vláda nezasahovala do stanovování cen a usilovala pouze o řešení maxima světových cen lithiové soli rozšířením předcházejících dodávek a bojem proti nekalé hospodářské soutěži. Jak však sama čínská vláda připustila ve svém podání, cíl „společně řídit cenu lithiové soli tak, aby se vrátila na rozumnou úroveň“, není pouhým obecným vodítkem, ale zásahem spočívajícím ve stanovení cen, jehož cílem bylo vrátit ceny lithia zpět na „rozumnou úroveň“, neboť MIIT a další průmyslová sdružení byla údajně do dosažení tohoto cíle plně zapojena. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (474) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že Komise její argumenty zkreslila, jelikož stejně jako v 473. bodě odůvodnění tohoto nařízení čínská vláda nepřipouští, že cílem strategie „společně řídit cenu lithiové soli tak, aby se vrátila na rozumnou úroveň“ bylo stanovení cen. Čínská vláda uvedla, že „v souvislosti s maximem světových cen lithium-iontových baterií v té době, jakož i s prvky nekalé hospodářské soutěže, jako jsou spekulativní nákupy, nákupy za účelem hromadění..., se čínská vláda snažila tento problém řešit rozšířením předcházejících dodávek a bojem proti nekalé hospodářské soutěži, ale nezasahovala do stanovování cen“. Čínská vláda dále dodala, že Komise neuvedla žádné důkazy na podporu svého názoru, že došlo k „zásahu spočívajícímu ve stanovení cen, jehož cílem bylo vrátit ceny zpět na rozumnou úroveň“, a že Komise neuvedla žádný faktický ani právní základ na podporu svého tvrzení, že „MIIT a další průmyslová sdružení byla údajně do dosažení tohoto cíle plně zapojena“ (473. bod odůvodnění tohoto nařízení).

⁽⁶⁸⁾ 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, oddíl 4.3.1, s. 92–97.

⁽⁶⁹⁾ Viz <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/201911/1f65146fb6104dd3a2793875d19b5b29.shtml>.

⁽⁷⁰⁾ K dispozici na adrese <http://www.npc.gov.cn/npc/kgfb/202203/0ff47fbc69b443e3b9a99bef91adcb26.shtml>.

⁽⁷¹⁾ K dispozici na adrese https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

- (475) Komise s těmito prohlášeními nesouhlasí. Jak je uvedeno v 751. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, MIIT, což je útvar Státní rady odpovědný za správu průmyslových odvětví a odvětví informatiky ⁽⁷²⁾, sám 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 ⁽⁷³⁾“. Pokud jde o tvrzení, že Komise neuvedla žádný faktický ani právní základ na podporu některých svých tvrzení, Komise připomněla, že všechny zdroje použité v prozatímním nařízení byly řádně opatřeny odkazy a že důkaz o zapojení MIIT a dalších průmyslových sdružení je uveden v poznámkách pod čarou 310 a 311 prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (476) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení CAAM tvrdilo, že dodavatele baterií a surovin nelze kvalifikovat jako „veřejné instituce“ a že Komise nemůže dodavatelům baterií ukládat vysoká cla.
- (477) Komise uvedla, že na rozdíl od toho, co tvrdilo sdružení CAAM, se uložená cla vztahují na čínské vyvážející výrobce BEV, a nikoli na jejich dodavatele baterií a surovin. Kromě toho tvrzení sdružení CAAM týkající se skutečnosti, že baterie a suroviny nelze kvalifikovat jako veřejnoprávní subjekty, bylo obecné a nepodložené. Proto bylo toto tvrzení z důvodů uvedených v 821. a 899. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zamítnuto.
- (478) Po poskytnutí konečných informací sdružení CAAM uvedlo, že Komise nesprávně klasifikovala podniky vyrábějící baterie, podniky zajišťující suroviny a sdružení jakožto veřejné subjekty vykonávající vládní funkce, a dodalo, že Komise nesprávně dospěla k závěru, že čínská vláda zasahuje do stanovování cen, a že nesprávně vyvodila závěr, že čínská vláda vykonává komplexní kontrolu nad průmyslovými sdruženími a společnostmi prostřednictvím stranických pracovních orgánů.
- (479) Připomínky předložené sdružením CAAM byly obecné a nepodložené, a Komise je proto zamítla.
- (480) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina Geely zpochybnila kvalifikaci dodavatelů vstupů jako veřejnoprávních subjektů. Čínská vláda předložila tato tvrzení:
- 1) Průmyslová sdružení (Čínské sdružení odvětví baterií a Čínské sdružení odvětví fyzikálních a chemických zdrojů elektrického proudu, dále jen „CBIA“ a „CIAPS“) nejsou veřejnoprávními subjekty kontrolovanými čínskou vládou, přičemž cituje „Stanoviska k provádění reformy komplexního odlučení odvětvových sdružení a obchodních komor od správních orgánů“ jakožto zdroj dokazující, že čínská obchodní sdružení působí nezávisle na vládě a že ustanovení o přítomnosti Komunistické strany Číny v průmyslových sdruženích jsou pro analýzu kontroly ze strany čínské vlády irelevantní.
 - 2) Sdružení CBIA a CIAPS nemají žádnou kontrolu nad svými členy ani nemají možnost určovat ceny, za které členské společnosti prodávají baterie nebo fosforečnan železnato-lithný (LFP), jelikož z údajů poskytnutých třemi společnostmi zařazenými do vzorku vyplývá, že baterie a LFP byly nakupovány od různých dodavatelů za různé ceny.
 - 3) Členové sdružení jimi nejsou kontrolováni ani oni sami nemohou kontrolovat sdružení a Komise nepředložila důkazy o tom, že sdružení plní svou povinnost kontrolovat a snižovat ceny prostřednictvím koordinace a regulace.

⁽⁷²⁾ https://english.www.gov.cn/state_council/2014/08/23/content_281474983035940.htm.

⁽⁷³⁾ 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.

- (481) Skupina Geely tvrdila, že důkazy, z nichž Komise vycházela, neprokazují, že sdružení CBIA a CIAPS mají vládní pravomoc, a že Komise nesprávně dospěla k závěru, že všichni jejich členové mají rovněž vládní pravomoc. Skupina Geely navíc uvedla, že jelikož ne všichni dodavatelé baterií jsou členy sdružení, nelze dospět k závěru, že tito dodavatelé mají vládní pravomoc. Skupina Geely rovněž uvedla, že částečné státní vlastnictví některých dodavatelů baterií neprokazuje, že by tyto společnosti mohly být považovány za veřejnoprávní subjekty.
- (482) Komise nesouhlasila s tvrzením čínské vlády, že průmyslová sdružení jsou autonomními organizacemi, které na trhu jednají svobodně. Jak již Komise uvedla v 779. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ačkoli stanoviska komise NDRC formálně předpokládala oddělení průmyslových sdružení od vlády, zajistila však nejen pokračující finanční závislost průmyslových sdružení na státních orgánech, ale také pokračující plnou kontrolu Komunistické strany Číny nad nimi prostřednictvím orgánů budování strany sociálních organizací. Analýza provedená Komisí v 780. až 785. bodě odůvodnění prozatímního nařízení rovněž potvrdila přítomnost Komunistické strany Číny při rozhodování a každodenní činnosti průmyslových sdružení, jak je zakotveno ve stanovách sdružení CBIA a CIAPS. Čínská vláda ani žádná jiná strana neposkytla žádné informace, které by byly s těmito zjištěními v rozporu. Výzkum provedený Komisí po prozatímní fázi navíc rovněž potvrdil, že průmyslová sdružení nepůsobí nezávisle jako subjekty volného trhu, ale jsou pod plnou kontrolou Komunistické strany Číny a provádějí vládní politiky. Dokládají to nejnovější prohlášení Ge Honglina, stranického tajemníka a předsedy Čínského sdružení průmyslu neželezných kovů (CNMIA) ⁽⁷⁴⁾, které rovněž zahrnuje dílčí sdružení pro lithium. Jak již bylo uvedeno v 94. bodě odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1618 ⁽⁷⁵⁾, CNMIA je průmyslové sdružení, v němž Komunistická strana Číny zasahuje do provozního rozhodování. Sdružení CNMIA, které rovněž zahrnuje pododdíl týkající se odvětví lithia, sice nebylo průmyslovým sdružením analyzovaným Komisí v prozatímní fázi, ale jeho nejnovější prohlášení jsou v rozporu s tvrzením čínské vlády. V této „sociální organizaci“, stejně jako v několika průmyslových sdruženích, jsou organizace pro budování strany začleněny do její struktury ⁽⁷⁶⁾. Podle jejího stranického tajemníka „ačkoli jsou průmyslová sdružení sociálními organizacemi, požadavky na budování strany jsou v souladu s požadavky ústředních a státních orgánů“ a sdružení CNMIA „ve značné míře provedlo rozhodnutí a ujednání Ústředního výboru Komunistické strany Číny a Státní rady a spolupracovalo s příslušnými útvary na formulování, zveřejňování a výkladu průmyslových politik, jako jsou „Pokyny pro průmyslovou restrukturalizaci“, „Pracovní plán pro stabilizaci růstu v odvětví neželezných kovů“ a „Metody výběru příjmů z převodu těžebních práv“. Kromě toho jsou jak sdružení CBIA, tak sdružení CIAPS řízeny Státní radou. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (483) Pokud jde o druhý bod vznesený čínskou vládou, jak je uvedeno v 864. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, čínský trh je považován za narušený v důsledku vnitrostátních a odvětvových politik uplatňovaných domácími dodavateli baterií, zejména politik týkajících se struktur tvorby cen. Bez ohledu na skutečnost, že někteří dodavatelé baterií nebo LFP mohou účtovat různé ceny, jsou proto všechny nákupy baterií společnostmi zařazenými do vzorku během období šetření považovány za ovlivněné zavedenými státními politikami a opatřeními sledujícími stanovené politické cíle. Toto posouzení vychází z předpokladu, že všichni dodavatelé

⁽⁷⁴⁾ Viz <https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307>.

⁽⁷⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1618 ze dne 8. srpna 2023 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz karbidu wolframu, taveného karbidu wolframu a karbidu wolframu jednoduše smíšeného s kovovým práškem pocházejících z Čínské lidové republiky po přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L 199, 9.8.2023, s. 48).

⁽⁷⁶⁾ „Za prvé [stranický výbor sdružení] zdůrazňuje, že vedení strany ve sdružení může být pouze posíleno, nikoli oslabeno, a zakotvuje povinnost řídit se vedením strany a posílit budování strany do listiny sdružení, čímž se vyjasňuje právní postavení stranické organizace ve struktuře řízení sdružení; za druhé je stranická organizace začleněna do struktury řízení sdružení, vedení strany je začleněno do konkrétních vazeb správy sdružení a veškeré práce na budování strany jsou konkretizovány, standardizovány a institucionalizovány; za třetí [stranický výbor sdružení] vzdělává a vede členy strany, kádry a pracovníky, aby si zřetelně uvědomili, že vedení Komunistické strany Číny je nejpodstatnějším rysem socialismu s čínskými rysy a největší výhodou socialistického systému s čínskými rysy. Musíme vždy důvěřovat straně, milovat stranu a pracovat pro stranu“; zdroj uvedený v poznámce pod čarou 71.

působí na domácím trhu za stejných tržních podmínek. Moc, kterou mají sdružení nad svými členy a nad cenovou politikou, již byla podrobně popsána v oddíle 3.7.2.1.1 písm. b) prozatímního nařízení. Čínská vláda navíc k doložení svého tvrzení nepředložila žádné důkazy. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (484) Pokud jde o třetí bod, tvrzení čínské vlády byla obecná a strana neposkytla žádné důkazy, které by vznesený bod doložily. Komise připomíná, že byl proveden rozsáhlý průzkum čínských průmyslových sdružení a jejich členů a zavedených mechanismů regulace cen, jak je uvedeno v 748., 751., 792. až 799. a 807. až 809. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (485) Tvrzení předložené skupinou Geely ohledně vládní pravomoci průmyslových sdružení a jejich členů bylo nepodložené, a proto bylo zamítnuto. Pokud jde o třetí tvrzení předložené skupinou Geely, Komise připomíná, že jak je uvedeno v 767. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, sdružení CBIA ani CIAPS nezveřejňují úplný seznam svých členů. Komise připomíná, že jak již bylo uvedeno v 282. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, čínská vláda tvrdila, že nemá kontrolu nad sdružením CBIA, které není k čínské vládě formálně přidruženo. To bylo vyvráceno zjištěními v 777. a 778. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, z nichž vyplývá, že čínská vláda má nad sdružením CBIA plnou kontrolu. Za prvé a především, toto sdružení je přímo řízeno Státní radou (777. bod odůvodnění prozatímního nařízení) a čínská vláda nadále odpovídá za správu sdružení a jmenování klíčových osob odpovědných za jeho činnost (780. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Během inspekce na místě u čínské vlády požádala Komise o seznam všech členů sdružení CBIA, který čínská vláda odmítla poskytnout. 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. Členství ve sdruženích výrobců baterií je navíc jedním z několika prvků posuzovaných Komisí. Shromážděné důkazy svědčí o situaci, kdy čínská vláda uplatňuje svůj vliv na trh s bateriemi a LFP. Kromě toho, pokud jde o poslední tvrzení skupiny Geely o částečném vlastnictví státu, Komise připomíná, že vztah mezi dodavateli vstupů a čínskou vládou je pouze jedním z několika prvků, které analyzovala, tj. právní a hospodářské prostředí převládající v ČLR, politické cíle čínské vlády týkající se rozvoje odvětví BEV a základní charakteristiky a funkce dodavatelů vstupů. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (486) Po poskytnutí konečných informací společnost CATL uvedla, že Komise neprokázala, že čínská vláda má ve společnosti CATL jakékoli vlastnictví nebo nad ní vykonává jakoukoli účinnou kontrolu nad rámcem běžného vlivu vlády v kterékoli zemi, že společnost CATL je nesporně soukromou společností a že partnerství společnosti CATL uzavřená se státními podniky slouží pouze pro komerční účely. Společnost CATL rovněž zdůraznila, že dohody o spolupráci, které uzavřela s místními samosprávami, nebo vytvoření Národního inženýrského výzkumného centra pro elektrochemické technologie skladování energie nesvědčí o žádném vlivu čínské vlády ve společnosti CATL. Tato společnost rovněž dodala, že její stanovování cen baterií je zcela založeno na trhu a vláda na něj nemá žádný vliv.
- (487) Společnost CATL rovněž předložila některé připomínky k průmyslovým sdružením a tvrdila, že členství společnosti CATL v nějakém sdružení není pro šetření BEV relevantní a že toto členství nelze považovat za povinnost provádět jakákoli rozhodnutí sdružení. Tato společnost rovněž dodala, že Komise neuvedla žádné důkazy, které by naznačovaly, že společnost CATL je tak nucena činit pod hrozbou sankcí.
- (488) Tvrzení společnosti CATL byla obecná a nepodložená. Komise zdůraznila, že vztah mezi čínskou vládou a společností CATL byl podrobně popsán v 786. až 788. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a že existuje několik dokumentů jednotlivých provincií, které výslovně podporují rozvoj a ukazují, jak je spojen se závazkem plnit vnitrostátní klíčové úkoly (731., 732., 803. a 804. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Pokud jde o stanovování cen, Komise připomněla, že to již bylo předmětem 802. a 805. bodu odůvodnění prozatímního nařízení a 484. bodu odůvodnění tohoto nařízení.

- (489) Pokud jde o tvrzení ohledně členství ve sdruženích, Komise připomněla, že u průmyslového sdružení a jeho členů byl proveden rozsáhlý průzkum a že společnost CATL nepředložila žádné důkazy na podporu svých tvrzení, že by neměla být považována za „veřejný subjekt“. Komise se navíc podobnými tvrzeními zabývala již ve 482. a 485. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Ohledně posledního bodu vzneseného společností CATL Komise připomíná, že 834. bod odůvodnění prozatímního nařízení již obsahuje důkazy, z nichž vyplývá, že členové musí dodržovat pokyny sdružení zaměřené na regulaci ekonomického chování svých členů s cílem dodržovat politiku vlády, aby se vyhnuli potížím ze strany CBIA. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (490) Po poskytnutí prozatímních informací shromáždila Komise dodatečné informace o společnosti LG Chem Nanjing New Energy Solutions (dále jen „LG Nanjing“), což je výrobce baterií v Číně v zahraničním vlastnictví, který dodává několika vyvážejícím výrobcům, kteří jsou předmětem šetření. Pokud jde o společnost LG Nanjing, Komise nalezla další důkazy potvrzující její zjištění, že výrobci baterií v Číně jsou veřejnoprávními subjekty, což prokazuje, že vytvoření společnosti LG Nanjing sloužilo k poskytování baterií za nízké ceny ve prospěch výrobců BEV. Tato společnost byla založena v roce 2015 společností LG Chem, podskupinou pro chemické látky společnosti LG Corp. a mateřskou společností společnosti LG Nanjing⁽⁷⁷⁾. V roce 2014 podepsala jihokorejská společnost LG Chem memorandum o porozumění týkající se spolupráce s městskou samosprávou obce Nanking. Továrna zřízená v Nankingu obdržela „různou pomoc od městské samosprávy obce Nanking, takže vyrobené baterie budou cenově zvýhodněné“⁽⁷⁸⁾. Kromě toho společnost LG Chem v roce 2014 založila společný podnik se dvěma čínskými státem vlastněnými partnery (tj. Nanjing Zijin Technology Incubation Special Park Construction Development a Nanjing New Industrial Investment Group) s cílem vybudovat první fázi továrny na baterie v Nankingu, což prokazuje, že stát se podílel na zřízení továrny a že jedním z cílů tohoto úsilí byly dodávky baterií společností LG za nižší ceny ve prospěch výrobců automobilů.
- (491) Po poskytnutí konečných informací a na základě dalšího posouzení skutečného podílu čínského dovozu na trzích EU a USA, jakož i účinků zastřešujících politik čínské vlády ve prospěch odvětví BEV na vývozních trzích Komise změnila 813. a 814. bod odůvodnění prozatímního nařízení takto:
- (492) Údaje organizace 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 nespolečupracuje, 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 trhu v EU se v roce 2023 blížil 40 %⁽⁷⁹⁾. Komise nebyla schopna nalézt podrobné údaje o podílu čínských výrobců baterií na trhu v Severní Americe. Celní údaje USA⁽⁸⁰⁾ však ukazují, že v roce 2023 samotné Spojené státy přímo dovezly z Číny lithium-iontové baterie v ceně 13,1 miliardy USD, což v roce 2023 představovalo 70 % veškerého amerického dovozu lithium-iontových baterií. Evropská unie a Severní Amerika jsou navíc dvěma největšími destinacemi čínského vývozu lithium-iontových baterií. Vzhledem k výše uvedeným důkazům nemohla Komise vyloučit, že čínští výrobci baterií rovněž představují významný procentní podíl na severoamerickém trhu. To potvrzují i údaje organizace BMI, které ukazují, že trhy EU a také Severní Ameriky byly v období šetření závislé na dovozu, jelikož domácí dodávky zajišťovaly pouze 26 %, resp. 34 % poptávky. Zároveň měla ČLR dostatečný přebytek dodávek baterií, aby tuto mezeru zaplnila. Vzhledem k neexistenci prvků, které by naznačovaly opak, měla Komise za to, že dovoz baterií z ČLR by mohl tuto mezeru vyplnit a měl na těchto dvou trzích podíl ve výši přibližně 70 %. 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

⁽⁷⁷⁾ https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020_IntroductionofLGChem_ENG%5B7%5D.pdf.

⁽⁷⁸⁾ Viz <https://www.chinanews.cn/auto/2014/07-04/6350650.shtml>.

⁽⁷⁹⁾ <https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=204581>; [https://jw.ijiwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=\(JW%20Insights\)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029](https://jw.ijiwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=(JW%20Insights)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029).

⁽⁸⁰⁾ [https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20\(Billion%20USD\)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value](https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20(Billion%20USD)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value).

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.

- (493) Pokud jde o společnost CATL, vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici přesnější údaje, analyzovala Komise výroční zprávy společnosti CATL za období 2021–2022. 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 zvyšovala. 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. Naproti tomu na vývozních trzích byla společnost CATL schopna účtovat vyšší ceny a dosahovat vyšších zisků, přičemž stále měla prospěch z podpory, kterou obdržela od čínské vlády. Rozdíl v úrovních ziskovosti u vývozního a domácího trhu 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. Místo toho byla společnost CATL nucena politikami čínské vlády, aby dodávala baterie za nižší ceny domácímu 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 prozatímního nařízení, která stanoví, že ceny jakýchkoli transakcí se spřízněnými subjekty stanoví stát.
- (494) Ve srovnání s 813. a 814. bodem odůvodnění prozatímního nařízení proto Komise změnila procentní podíl čínských výrobců baterií na trhu EU a Severní Ameriky, přičemž se zaměřila především na analýzu trhu EU (492. bod odůvodnění tohoto nařízení) a analýzu ziskovosti společnosti CATL na domácím trhu ve srovnání s vývozním (493. bod odůvodnění tohoto nařízení).
- (495) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, a vzhledem k dodatečným zjištěním Komise byly potvrzeny závěry vyvozené v 702. až 821. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- b) Dodavatelé baterií, kteří působí jako soukromé subjekty se svěřenými pravomocemi za strany čínské vlády nebo řízené čínskou vládou
- (496) Po poskytnutí prozatímních informací zpochybnila čínská vláda a skupina Geely zjištění, že dodavatelé baterií a LFP byli pověřeni nebo řízeni čínskou vládou. Čínská vláda zejména uvedla, že:
- 1) Komise nepředložila žádné důkazy o tom, že čínská vláda zasahuje do každodenní činnosti podniků nebo do stanovování cen jejich výrobků, a že skutečnost, že se trend domácích cen liší od vývozních nebo mezinárodních cen, není pro závěr, že ceny stanovuje čínská vláda, rozhodující.
 - 2) Komise si prý nesprávně vyložila článek 46 stanov společnosti CATL a také se dopustila chyby v překladu. Čínská vláda uvedla, že toto ustanovení stanoví pravidla pro posuzování souvisejících transakcí, které zahrnují pět různých scénářů pro osvobození od přezkumu: jedná se o transakce v určitých omezených odvětvích, účast na zadávacích řízeních a aukcích, transakce, při nichž společnost jednostranně získá výhodu, poskytnutí finančních prostředků stranou, která je ve spojení, dané společnosti za úrokovou sazbu, která není vyšší než sazba stanovená bankou PBOC, nebo o situaci, kdy společnost dodává výrobky a služby svému vedení za stejných podmínek, jaké poskytují nepřidružené strany. Za druhé čínská vláda uvedla, že překlad ustanovení článku 46 měl být vykládán ve smyslu: „pokud ceny transakcí se stranou ve spojení stanoví stát“.

- (497) Skupina Geely tvrdila, že a) členství ve sdruženích nestačí k prokázání toho, že dodavatelé baterií jsou pověřeni nebo řízení čínskou vládou; b) neexistují žádné důkazy o tom, že by dodavatelé baterií, kteří jsou v zahraničním vlastnictví a/nebo nejsou členy sdružení CBIA či CIAPS nebo vlastnění státem, byli vládou pověřeni nebo řízení, aby dodávali baterie za cenu nižší než přiměřenou; c) důkazy, z nichž Komise vycházela ohledně otázky pověření a řízení, nepodporují zjištění, že čínská vláda pověřila sdružení CBIA a CIAPS nebo jejich členy či jim nařídila, aby dodávali baterie za cenu nižší než přiměřenou.
- (498) Komise nejprve připomněla, že její zjištění byla založena na dostupných údajích podle článku 28 základního nařízení, neboť čínská vláda odmítla poskytnout nezbytné informace a zapojit se do diskusí o této otázce.
- (499) Pokud jde o podstatu, ohledně prvního tvrzení vzneseného čínskou vládou Komise připomněla zjištění uvedená v oddíle 3.7.2.1.1 prozatímního nařízení a zdůraznila, že v bodě 1 (760. až 789. bod odůvodnění prozatímního nařízení), který se týká vztahu mezi dodavateli vstupů a čínskou vládou, Komise zjistila všeprostupující přítomnost čínské vlády při každodenním řízení jak v průmyslových sdruženích, tak v soukromých společnostech. Pokud jde o ceny, ceny na domácím trhu se neliší pouze od vývozních nebo mezinárodních cen, ale bylo rovněž zjištěno, že jsou trvale nižší než vývozní ceny v důsledku odvětvových politik zavedených čínskou vládou v Číně (viz 816. a 920. bod odůvodnění prozatímního nařízení, pokud jde o zjištění týkající se rozdílů mezi čínskými domácími a vývozními cenami). Rozdíl mezi čínskými domácími cenami a světovými cenami, s výjimkou Číny, je uveden v 858. až 860. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (500) Pokud jde o překlad článku 46 stanov společnosti CATL, ani doplnění slova „pokud“ ve větě „ceny transakcí se stranou ve spojení stanovi stát“ nemá vliv na obsah zjištění Komise. Znění jednoznačně obsahuje ustanovení, že jistě existují případy, kdy ceny transakcí se stranou ve spojení stanovi stát. Čínská vláda navíc nepochybnila znění článku 22 systému řízení transakcí se stranami ve spojení společnosti CATL, který obsahuje podobné ustanovení. Čínská vláda navíc tvrdila, že se toto stanovení cen týká pěti různých scénářů, ale nebyly předloženy žádné důkazy na podporu tohoto tvrzení. V každém případě jsou zjištění založena na dostupných údajích, jelikož čínská vláda odmítla spolupracovat, a připomínka ke konkrétnímu prvku překladu vytrženému z kontextu ostatních prvků a důkazů, z nichž Komise vycházela, nemůže vyvrátit zjištění ohledně tohoto bodu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (501) Tvrzení skupiny Geely byla obecná a nepodložená. Komise připomíná, že byl proveden rozsáhlý výzkum týkající se daného průmyslového sdružení a jeho členů a že skupina Geely nepředložila žádné důkazy na podporu svých tvrzení, že výrobci baterií nejsou pověřeni a řízení čínskou vládou. Komise navíc zdůrazňuje, že sdružení CBIA a CIAPS nezveřejnila úplný seznam členů (767. bod odůvodnění prozatímního nařízení), a proto, jak již bylo vysvětleno v 485. bodě odůvodnění tohoto nařízení, mohlo být součástí tohoto sdružení ještě více dodavatelů baterií. Kromě toho skutečnost, že podnik je v zahraničním vlastnictví, nebrání tomu, aby byl veřejnoprávním subjektem (je-li mu svěřena veřejná moc) a případně aby byl pověřen a řízen čínskou vládou. Jak je uvedeno v 485. bodě odůvodnění tohoto nařízení, i výrobci baterií v zahraničním vlastnictví vykazovali stejné chování jako výrobci baterií v čínském vlastnictví. Na tomto základě byla tato tvrzení zamítnuta.
- (502) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že nesouhlasí s analýzou provedenou Komisí v 499. až 501. bodě odůvodnění výše, přičemž uvedla, že a) Komise nepředložila důkazy o všeprostupující přítomnosti čínské vlády při každodenní činnosti dodavatelů vstupů; b) skutečnost, že domácí ceny vstupů jsou nižší než vývozní ceny, je výsledkem úplné hospodářské soutěže na čínském trhu, na němž panuje větší poptávka po těchto vstupech, a c) v překladu článku 46 stanov společnosti CATL a článku 22 systému řízení souvisejících transakcí společnosti CATL je slovo „pokud“ zásadní pro správné pochopení obsahu tohoto ustanovení. V tomto ohledu čínská vláda uvedla, že výraz „stanovi stát“ by měl být chápán tak, že se jedná o hypotetickou situaci, a nikoli o ukazatel toho, že stát skutečně stanoví ceny, a předložila zákon o cenách Čínské lidové republiky⁽⁸¹⁾ a Centrální katalog cen⁽⁸²⁾ jako důkaz toho, že baterie nejsou do jejich oblasti působnosti zahrnuty. Společnost CATL k tomu rovněž předložila připomínky, přičemž vysvětlila, že článek 46 stanov společnosti CATL

⁽⁸¹⁾ https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f101c6d0719374af97b2.html.

⁽⁸²⁾ Anglický překlad je k dispozici na adrese: https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit_d8.2_-_central_government_pricing_catalogue_-_2020.pdf.

a článek 22 systému řízení souvisejících transakcí společnosti CATL předepisují okolnosti, za nichž není zapotřebí schválení transakcí se stranami ve spojení valnou hromadou akcionářů, a skutečnost, že schůze akcionářů nemusí schvalovat stanovení cen pro transakce se stranami ve spojení, pokud jsou tyto ceny založeny na státem stanovené ceně, neznamená, že k tomu skutečně dochází, natož aby se to dělo v míře relevantní pro šetření BEV. Tato společnost dodala, že Komise neprokázala, že skutečně došlo ke stanovení cen na základě vládního podnětu.

- (503) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. Pokud jde o první a druhé tvrzení, obě připomínky byly obecné a nepodložené a Komise zdůraznila, že tyto připomínky již byly řešeny v 499. bodě odůvodnění tohoto nařízení, jakož i v 751. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o třetí připomínku ohledně stanov společnosti CATL, Komise analyzovala důkazy předložené čínskou vládou. I když Centrální katalog cen předložený čínskou vládou neobsahuje výslovné ustanovení o bateriích, nesvědčí to o neplatnosti důkazů shromážděných Komisí. Za prvé by nebylo nutné takové ustanovení přijmout, pokud by v tomto odvětví nedocházelo k určování cen ze strany státu a/nebo k vlivu státu. Za druhé, vládní zásahy do stanovování cen již byly ve velké míře popsány v oddíle 3.7.2.1.1 písm. b) prozatímního nařízení. Za třetí, důkazy o vlivu vlády na stanovování cen jsou zřejmé nejen z rozsáhlého souboru důkazů v prozatímním nařízení, ale i z jiných zdrojů, jako je dokument „Prováděcí stanoviska NDRC k urychlení vysoce kvalitního rozvoje odvětví lithiových baterií, nových zdrojů energie a nových materiálů“⁽⁸³⁾ provincie Fu-tien, kde má společnost CATL sídlo, která stanoví, že příslušné útvary a přidružené instituce vlády „dosáhnou neustálého snižování nákladů na výrobky [lithiové baterie, nové zdroje energie a nové materiály]“. Komise připomněla, že ačkoli se jedná o další důkazy o kontrolách nákladů, 751. bod odůvodnění prozatímního nařízení se již vztahoval na vládní kontrolu cen surovin pro baterie. Komise proto tato tvrzení zamítla.
- (504) Předchozí připomínky čínské vlády týkající se veřejného subjektu uvedené v 474. bodě odůvodnění tohoto nařízení a připomínky uvedené výše v 502. bodě odůvodnění tohoto nařízení, jakož i související protiargumenty se vztahují rovněž na dodavatele LFP jednající jako soukromé subjekty pověřené nebo řízené čínskou vládou.
- (505) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 822. až 840. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

3.7.2.1.2. Výhoda, specifická a výpočet výše subvence

a) Výhoda

- (506) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky ohledně výhody, byla potvrzena zjištění vyvozená v 841. až 855. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Specifická

- (507) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že dodávání baterií není specifické pro výrobce BEV a že neexistuje žádné omezení, komu baterie mohou být prodávány, jelikož zůstávají k dispozici pro nákup napříč odvětvími a trhy, a že Komise nezkoumala, zda je daný režim subvencí založen na objektivních kritériích nebo podmínkách ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení. Skupina Geely rovněž uvedla, že výroba baterií není zaměřena výlučně nebo primárně na odvětví NEV/BEV.

⁽⁸³⁾ https://fgw-fujian-gov-cn.translate.googleusercontent.com/translate/202212/t20221215_6079792.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

- (508) Komise nejprve připomněla, že soubor opatření čínské vlády byl určen k tomu, aby zvýhodňoval pouze určitá odvětví, včetně domácího odvětví BEV. I když ze zkrácení u baterií profitují i jiné výrobky než BEV, je tato výhoda výslovně omezena, neboť je dostupná pouze pro určitá odvětví v Číně, přičemž se jedná pouze o odvětví v hodnotovém řetězci baterií. Opatření jsou proto specifická podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení. Skupina Geely navíc neuvedla žádné prvky ani nepředložila žádný důkaz o tom, že by v daném případě byly splněny podmínky podle čl. 4 odst. 2 písm. b) základního nařízení a čl. 2 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Jelikož soubor opatření čínské vlády splňoval požadavky čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, byla tato tvrzení zamítnuta.
- (509) Po poskytnutí konečných informací skupina Geely uvedla, že analýza Komise byla rozporuplná a postrádala dostatečné důkazy, neboť a) Komise neměla přístup k úplnému souboru informací o členství společností ve sdruženích CBIA a CIAPS a b) při určování specifčnosti *de iure* Komise neposkytla odůvodněné a přiměřené vysvětlení svých zjištění a že ve svých závěrech výslovně uznala, že narušení dodávek baterií přináší prospěch i výrobcům BEV, a nepochybnila, že baterie zůstávají k dispozici pro nákup v různých odvětvích a na různých trzích. Z výše uvedených důvodů skupina Geely tvrdí, že Komise nemohla správně dospět k závěru, že poskytování baterií je *de iure* specifické, a neexistují žádné důkazy, které by prokazovaly, že orgán poskytující subvenci nebo právní předpisy, podle nichž orgán poskytující subvenci postupuje, výslovně omezují přístup k subvenci, jak naznačuje Komise.
- (510) Pokud jde o první tvrzení předložené skupinou Geely, Komise zdůraznila, že jak bylo uznáno ve 485. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise během inspekce na místě u čínské vlády požádala o seznam všech členů sdružení CBIA, který čínská vláda odmítla poskytnout. 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. Komise navíc provedla podrobnou analýzu účasti společností v průmyslových sdruženích, a to navzdory nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády a nedostatečné transparentnosti ze strany průmyslových sdružení; jak je vysvětleno v 767. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, 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. Pokud jde o druhé tvrzení skupiny Geely, Komise se jím již zabývala v 508. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Obě tato tvrzení proto byla zamítnuta.
- (511) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byla potvrzena zjištění učiněná v 856. až 857. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

c) Výpočet výše subvence

- (512) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda uvedla, že referenční hodnota by neměla vylučovat čínské tržní ceny, a to na základě skutečnosti, že:
- Podmínky pro používání vnějších referenčních hodnot podle čl. 14 písm. d) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních se v tomto případě nepoužijí. Čínská vláda připomněla, že zpráva Odvolacího orgánu ohledně věci *US – Softwood Lumber IV* ⁽⁸⁴⁾ určila, že konkrétní skutečnosti týkající se toho, zda byly soukromé ceny narušeny dominantním postavením vlády na trhu jakožto dodavatele určitých komodit (dominantní úloha), musí být stanoveny případ od případu s ohledem na konkrétní skutečnosti každého šetření. Čínská vláda navíc uvedla, že Odvolací orgán rozhodl, že musí existovat důkazy o přímém dopadu vládní intervence na ceny, jinak je nutná podrobnější analýza toho, jak vláda zasáhla do cen (zpráva Odvolacího orgánu – *US Countervailing Measures (China) (Article 21.5 – China)*, WT/DS437/AB/RW, bod 5.159).

⁽⁸⁴⁾ Zpráva Odvolacího orgánu WTO *United States – Final Countervailing Duty Determination with Respect to Certain Softwood Lumber from Canada*, WT/DS257/AB/R, bod 102.

- Skutečnost, že baterie NMC a LFP mají odlišné fyzikální vlastnosti a nejsou srovnatelné a že cenu baterií NMC nelze použít jako referenční cenu pro LFP. Čínská vláda dodala, že vzhledem k velikosti čínského trhu s bateriemi se množství a podmínky nákupu mohou velmi lišit od referenčních údajů organizace BMI, které se spoléhají na zahraniční transakce, a že Komise neprokázala, že by tento faktor zohlednila. Kromě toho podle čínské vlády nemusí použití srovnání vážených průměrných cen jednotlivých chemických prvků ze strany Komise pro výpočet referenční ceny baterií odrazet skutečnou cenu na konkurenčním trhu.
- (513) Pokud jde o tvrzení čínské vlády a skupiny Geely, jejichž připomínky jsou shrnuty níže v 515. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že by se použitá referenční hodnota měla týkat převládajících podmínek na trhu pro dotčené zboží v zemi dodávky, Komise uvedla, že ve své analýze veřejnoprávního subjektu a pověření a řízení zohlednila příslušné odvětvové politiky, zejména v oblasti cen, v oddíle 3.7.2.1.1 prozatímního nařízení, a zejména v bodě 3 písm. b). Další výzkum podporující důkazy o regulaci cen vládou je navíc uveden v 541. až 542. bodě odůvodnění tohoto nařízení. S ohledem na zjištění uvedená v oddíle 3.7.2.1 a v 846. a 918. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise zjistila, že platné odvětvové politiky zavedené v Číně narušují ceny baterií na celém domácím trhu. V důsledku toho Komise zjistila, že podmínky převládající v Číně nemohou být upraveny na základě skutečných nákladů, cen a jiných faktorů, které jsou v této zemi k dispozici, o přiměřenou částku, která odráží běžné tržní podmínky. Komise proto musela použít referenční ceny na světovém trhu podle čl. 6 písm. d) bodu ii) základního nařízení.
- (514) Kromě toho v rozporu s tím, co tvrdila čínská vláda ve druhém uvedeném bodě, nebyla cena baterií NMC použita pro cenu baterií LFP. Jak je vysvětleno v 847. a 859. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, údaje od organizace BMI umožnily výpočet referenčních hodnot pro období šetření podle chemického složení, konkrétně LFP a NMC. Navíc byly také, jak je uvedeno v tomtéž bodě odůvodnění, pokud jde o chemické složení, zohledněny různé dílčí chemické kategorie baterií NMC (111, 523, 622, 811). Za druhé, jak je vysvětleno v 843. až 855. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise považovala čínské domácí ceny za zkrácené podle čl. 6 písm. d) bodu ii) základního nařízení. V každém případě čínské průměrné ceny vykázané v organizaci BMI pocházejí od čínských účastníků trhu. Z tohoto důvodu, jak je vysvětleno v 859. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byly čínské průměrné ceny vyloučeny z referenční ceny v organizaci BMI. V důsledku toho použitá referenční hodnota organizace BMI odrážela celosvětové průměrné ceny za kW/h u článků pro LPF a NMC. Pokud by se Komise opírala o referenční hodnoty, včetně (rovněž) čínských cen dotčených zkráceními v důsledku zásahu čínské vlády, nebyly by tyto referenční hodnoty ze své podstaty vhodné pro výpočet výhody. Čínská vláda kromě toho neposkytla žádné důkazy o tom, jak se množství a podmínky nákupu čínských baterií mohou lišit od množství a podmínek uvedených v organizaci BMI. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (515) Skupina Geely uvedla, že:
- Nákup baterií od dodavatelů, kteří nejsou ve vlastnictví státu, nebo od členů příslušných průmyslových sdružení by měly být z výpočtu výhody vyloučeny.
 - Komise použila referenční hodnotu v zahraničí, aniž by se zabývala požadavkem, že použitá referenční hodnota by měla souviset s převládajícími tržními podmínkami pro dotčené zboží v zemi dodávky.
 - Úpravy, které Komise provedla u cen, které skupina Geely platila údajným dodavatelům ve spojení, postrádají odůvodnění a tvrdila, že společnosti CATL a Jiangsu Contemporary Ampere by neměly být považovány za dodavatele ve spojení. Úpravy provedené Komisí řádně nezohledňovaly specifické vlastnosti nakoupených baterií a nesprávně nahradily ceny od dodavatelů ve spojení cenami od dodavatelů, kteří nejsou ve spojení. Kromě toho použití průměrné referenční ceny pro všechny typy baterií ze strany Komise a její výpočet výhod pro všechny nákupy baterií během období šetření byly nevhodné, neboť některé baterie nebyly použity při výrobě bateriových elektrických vozidel (BEV) na vývoz do EU.

(516) Pokud jde o ostatní tvrzení skupiny Geely, Komise zdůraznila, že:

- Jak je uvedeno v 864. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 513. až 514. bodě odůvodnění výše, čínský trh je považován za narušený v důsledku vnitrostátních a odvětvových politik a souvisejících opatření uplatňovaných domácími dodavateli baterií, zejména politik a opatření týkajících se struktur tvorby cen. Tato opatření, která již byla uvedena a vysvětlena v prozatímním nařízení, zahrnují tyto prvky: investiční podpora ze strany vlády (719. bod odůvodnění), daňové pobídky (722. bod odůvodnění), poradenské fondy (721. bod odůvodnění), rozvojové a prodejní cíle (725. bod odůvodnění), kapitálové záruky, odměny, pojistné kompenzace, státní podpora využívání pozemků, elektřiny a plynu (726. bod odůvodnění), zvláštní investiční fondy, úvěrová podpora (730. bod odůvodnění), finanční záruky, syndikované úvěry (734. bod odůvodnění). Kromě toho Komise zjistila několik příkladů opatření čínské vlády týkajících se stanovování cen baterií a snížení nákladů pro odvětví BEV, která jsou obsažena v Plánu pro vozidla využívající nové zdroje energie na období 2012–2020 (745. bod odůvodnění), Akčním plánu pro baterie z roku 2017 (746. a 747. bod odůvodnění) a v Oznámení o odvětví baterií (749. bod odůvodnění), jakož i v oficiálních tiskových prohlášeních (751. bod odůvodnění). Bez ohledu na skutečnost, že někteří dodavatelé baterií nemusí být přímými přidruženými subjekty uznávaných vládních sdružení nebo institucí, jsou proto všechny nákupy baterií skupinou Geely během období šetření považovány za ovlivněné. Toto posouzení vychází z předpokladu, že všichni dodavatelé, kteří působí na domácím trhu, bez ohledu na to, zda jsou ve veřejném, nebo soukromém vlastnictví, dodržují vládní politiky a ceny, a jsou tedy stejným způsobem ovlivněni týmiž narušenými tržními podmínkami. V neposlední řadě Komise připomíná, že jak je vysvětleno v 767. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, sdružení CBIA ani CIAPS nezveřejňují úplný seznam členů. Vzhledem k tomu, že neexistuje úplný soubor informací o členství v žádném z těchto dvou sdružení, nemůže Komise s jistotou dospět k závěru, že nějaká společnost není členem.
- Jak je uvedeno v 845. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, kvůli částečné nespolečnosti ze strany čínské vlády neměla Komise k dispozici zásadní informace o situaci na čínském trhu dodavatelů baterií a o možných úpravách, které je třeba provést, zatímco informace shromážděné a ověřené u spolupracujících vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byly specifické, pokud jde o množství, kW/h, chemické složení baterií (NMC nebo LFP) použité vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku pro výrobu BEV v období šetření. Jak je v tomto ohledu uvedeno v 847. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 513. až 514. bodě odůvodnění výše, údaje od organizace BMI umožnily výpočet referenčních hodnot pro období šetření podle chemického složení, konkrétně LFP a NMC. Navíc byly také zohledněny různé dílčí chemické kategorie baterií NMC (111, 523, 622, 811) na základě odpovídající poptávky v odvětví elektromobilů. Komise proto dospěla k závěru, že referenční ceny organizace BMI řádně odrážejí rozdíly v cenách různých typů baterií konkrétně zakoupených vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku. Daná strana navíc nevysvětlila ani neposkytla důkazy ohledně jakéhokoli aspektu, u nějž by údaje organizace BMI mohly být v rozporu s nákupy baterií uskutečněnými vývozci zařazenými do vzorku.

(517) Pokud jde o tvrzení vznesená ohledně úprav, Komise nejprve, jak je uvedeno v 858. a 859. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a ve zvláštním informačním dokumentu určeném skupině Geely, analyzovala informace ve spisu týkající se převodní ceny s cílem určit, zda lze transakce spočívající v nákupu baterií považovat za uskutečněné za obvyklých tržních podmínek. Informace ve spisu, tj. dohody o cenách a smlouvy předložené skupinou Geely, však v tomto ohledu neobsahovaly žádné informace, které by mohly prokázat ceny účtované dodavateli ve spojení skupině Geely a dalším nezávislým odběratelům. Komise tedy nebyla schopna určit, zda ceny placené dodavatelům ve spojení odpovídaly obvyklým tržním podmínkám, ani takové ceny použít. V důsledku toho Komise nahradila uvedené související ceny cenou zaplacenou za kW/h za podobný typ baterie dodavatelům, kteří nejsou ve spojení. Ačkoli skupina Geely tvrdila, že poskytla příklad smlouvy o nákupu baterií mezi subjekty ve spojení se skupinou Geely, která odkazuje na tržní cenu surovin, tato smlouva neprokázala, že ceny placené mezi těmito subjekty ve spojení za nákup baterií odpovídaly obvyklým tržním podmínkám, ani neobsahovala žádné nezávislé zhodnocení těchto tržních cen.

(518) Za druhé, pokud jde o nákupy skupiny Geely od dodavatele ve spojení – společnosti CATL, vzhledem k existenci společných podniků mezi skupinou Geely a společností CATL byly tyto dvě společnosti v rámci tohoto řízení považovány za společnost ve spojení, a proto byly nákupy uskutečněné skupinou Geely od tohoto dodavatele považovány za transakce mezi stranami ve spojení.

- (519) Za třetí tvrzení, že Komise pouze nahradila ceny pro dodavatele ve spojení cenou za kilowatthodinu (kW/h) zaplacenou dodavateli, kteří nejsou ve spojení, je nepřesné. Podle 859. bodu odůvodnění prozatímního nařízení byly ceny mezi stranami ve spojení v rámci skupiny Geely nahrazeny cenou zaplacenou za kW/h za srovnatelné výrobky od dodavatelů, kteří nejsou ve spojení. To znamená, že cena, kterou konkrétní subjekt skupiny Geely zaplatil svému vlastnímu dodavateli, který není ve spojení, byla použita pro příslušné chemické složení baterie (LFP a NMC) a typ baterie (článek, modul nebo sada). V případech, kdy tentýž subjekt skupiny Geely nenakupoval od žádného dodavatele, který není ve spojení, jak je uvedeno v 859. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byla použita vážená průměrná cena za kW/h pro podobné výrobky na úrovni skupiny Geely. Tento přístup byl uplatňován konzistentně na základě kW/h s přihlédnutím jak k chemickému složení baterie (LFP a NMC), tak k typu baterie (článek, modul nebo sada).
- (520) Za čtvrté se Komise neomezila na použití průměrné referenční ceny pro všechny typy baterií. Když skupina Geely vykazala nákup baterií s různou kapacitou kW/h (např. 143/120/88 kW/h), Komise zohlednila nejvyšší kapacitu, což představovalo nejkonzervativnější přístup. Společnosti skupiny Geely navíc systematicky neuváděly ani různé dílčí chemické kategorie baterií NMC (111, 523, 622, 811), ani formy baterií (např. pouzdro), ani tyto podrobnosti nebyly uvedeny v předběžných připomínkách. Komise proto nemohla tato specifika na skupinu Geely uplatnit. V každém případě je tvrzení, že baterie NMC (typ NCM111) a pouzdrové baterie nejsou používány v BEV skupiny Geely určených pro EU a měly být z výpočtů vyloučeny, irelevantní. Vzhledem k tomu, že z dodávek baterií za cenu nižší než průměrnou měla prospěch celá výroba BEV, a nikoli pouze vývoz do Unie, výhoda vypočtená pro nákup baterií se v souladu s čl. 7 odst. 2 základního nařízení vyjadřuje vzhledem k BEV vyrobeným danou skupinou bez ohledu na jejich místo určení.
- (521) Za páté, pokud jde o tvrzení, že některé baterie nebyly použity při výrobě BEV nebo nebyly použity v BEV na vývoz do Unie, a proto měly být vyloučeny, Komise uvedla, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku byli vyzváni, aby informovali o všech svých nákupech baterií pro výrobu BEV. Konkrétně kromě podrobného popisu každé nákupní transakce byli vývozci povinni uvést model BEV, pro který byla každá baterie použita. V důsledku toho byly zohledněny všechny transakce spočívající v nákupu baterií a vypočtená výhoda byla vyjádřena na základě celkového počtu vyrobených BEV bez ohledu na jejich místo určení. Skupina SAIC tvrdila, že v souladu s čl. 28 odst. 3 základního nařízení neměla Komise ignorovat informace týkající se nákupů baterií, které předložila v souhrnné podobě; Komise však místo toho vycházela z informací poskytnutých jiným vyvážejícím výrobcem jakožto dostupných údajů.
- (522) Jak je uvedeno v 348. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise měla za to, že skupina SAIC úmyslně zatajila snadno dostupné informace, a způsobila proto Komisi zbytečné obtíže při získávání přiměřeně přesného zjištění. Kromě toho, jak je uvedeno v 349. bodě odůvodnění, Komise dospěla k závěru, že správnost omezených informací poskytnutých skupinou SAIC, pokud jde o hodnotu nebo množství, nemohla být ověřena. Z těchto důvodů a v souladu s čl. 28 odst. 3 nemohla Komise vycházet z informací poskytnutých skupinou SAIC. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (523) Skupina SAIC rovněž tvrdila, že závěry uvedené v 700. bodě odůvodnění prozatímního nařízení nebyly řádně odůvodněny, jelikož Komise nevysvětlila důvody, proč bylo přiměřené použít informace jiné skupiny vyvážejících výrobců týkající se nákupu baterií. Konkrétně odkázala na 811. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž Komise dospěla k závěru, že informace týkající se skupiny Geely „nebyly samy o sobě považovány za dostatečné k vyvození smysluplných závěrů ohledně vlivu kontroly vlády nad sdružením výrobců napájecích baterií na ceny baterií účtované výrobcům BEV“. V důsledku toho se skupina SAIC domnívala, že tento režim subvencí vedl k tomu, že nejvyšší subvenční rozpětí vypočítané pro jediný režim subvencí pro skupinu SAIC mělo závažné potenciální finanční důsledky.

- (524) Jak je uvedeno v 318. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, skupina SAIC poskytla pouze částečné informace týkající se jejích nákupů baterií, jejichž správnost z hlediska hodnoty ani množství nemohla Komise ověřit. Komise proto skupinu SAIC informovala o svém záměru použít dostupné údaje ve smyslu článku 28 základního nařízení a vyzvala skupinu SAIC, aby předložila připomínky. Připomínky předložené skupinou SAIC nebyly takové povahy, aby změnilly posouzení Komise, takže Komise musela použít dostupné údaje.
- (525) V tomto ohledu Komise použila informace, které byly k dispozici ve spisu, tj. informace od jiné neintegrovane skupiny vyvážejících výrobců, kteří nakupovali podobné baterie a vyráběli podobné modely BEV. Jednalo se o jedinou neintegrovanou skupinu zařazenou do vzorku, která nakupovala baterie a která měla v období šetření významný domácí prodej BEV a jejich prodej na vývoz. Skutečnost, že informace týkající se skupiny Geely, pokud jde o vliv kontroly vlády nad sdružením výrobců napájecích baterií na ceny baterií účtované výrobcům BEV, nejsou samy o sobě považovány za dostatečné, nevylučuje použití informací o nákupech baterií skupinou Geely, pokud jde o ceny a odpovídající výpočet výhody, jakožto relevantních údajů dostupných ve spisu. Konkrétně 811. bod odůvodnění prozatímního nařízení se týká odlišné otázky stanovení účinku vládní kontroly nad cenami baterií. Jediným závěrem uvedeného bodu odůvodnění bylo, že vzhledem k nižšímu podílu skupiny Geely na trhu a nižšímu objemu jejího prodeje baterií nebylo možné takovou kontrolu prokázat pouze na tomto základě. Zmíněný bod odůvodnění se nezabýval spolehlivostí cen baterií skupiny Geely, natož aby vyvozoval, že tyto ceny baterií nejsou reprezentativní pro ceny baterií na čínském domácím trhu. Tyto ceny baterií ze skupiny Geely byly ve skutečnosti nejvhodnější referenční hodnotou ve spisu vzhledem k úrovni integrace této skupiny a dotčených typů baterií v souladu s článkem 28 základního nařízení. Kromě toho, jak je uvedeno v 860. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a aby byla zohledněna situace skupiny SAIC, vyloučila Komise z výpočtu výhody některé baterie určené pro modely BEV, které nebyly podobné bateriím prodávaným skupinou SAIC.
- (526) Kromě toho byla skupina SAIC na začátku šetření a v průběhu výměny informací o možném použití dostupných údajů informována o tom, že po použití dostupných údajů může být výsledek šetření pro tuto stranu méně příznivý, než kdyby spolupracovala. V každém případě skupina SAIC v tomto ohledu nenavrhl žádný alternativní zdroj informací. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto. Na základě výše uvedených skutečností a ustanovení obsažených v 700. a 860. bodě odůvodnění prozatímních opatření dospěla Komise k závěru, že informace týkající se skupiny Geely představují přiměřené nahrazení informací nezbytných k učinění zjištění pro skupinu SAIC, a vysvětlila důvody, proč bylo přiměřené použít informace jiné skupiny vyvážejících výrobců týkající se nákupu baterií.
- (527) Ve svých připomínkách po vyhlášení prozatímního nařízení společnost Tesla (Shanghai) tvrdila, že v souvislosti s dodáváním baterií a jejich klíčových vstupů neexistuje žádná výhoda vzhledem ke specifické situaci v oblasti zadávání veřejných zakázek, která nemohla být v nařízení z důvodu důvěrnosti zveřejněna. Z důvodů vysvětlených ve zvláštním informačním dokumentu určeném tomuto vyvážejícímu výrobcí bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (528) Po poskytnutí konečných informací předložila společnost Tesla Shanghai připomínky k přičtení výhody bateriím. Tyto připomínky byly částečně přijaty a řešeny ve zvláštním informačním dokumentu poskytnutém jednotlivým společnostem.
- (529) Několik spolupracujících vyvážejících výrobců vzneslo tvrzení týkající se výše subvence na základě údajů organizace BMI použitých Komisí, včetně volby metodiky a existence administrativních chyb. V návaznosti na tato tvrzení Komise podrobněji analyzovala příslušné údaje dostupné u organizace BMI, jakož i metodiku použitou ke stanovení vhodné referenční hodnoty pro vyčíslení výše subvence vyplývající z tohoto programu.

- (530) Komise konkrétně zjistila, že podle údajů organizace BMI byla během období šetření čínská místní poptávka po bateriových článcích mnohem nižší než čínská výroba na trhu. Čínský přebytek v období šetření ve skutečnosti činil 43 %. Tato nadměrná nabídka čínských baterií v Číně byla výsledkem zvláštních politik a zásahů čínské vlády, jak je podrobně uvedeno v oddíle 3.7.2.1 prozatímního nařízení, což vedlo k nadprodukcí a potřebě vyvážet za nízké ceny, aby bylo možné tuto nadprodukcí rozdělit na jiné trhy pokrývající schodky u tohoto vstupu. Podrobnější analýza souborů údajů dostupných u organizace BMI, konkrétně údajů o nabídce a poptávce u bateriových článků v různých zeměpisných oblastech, ukázala, že během období šetření byl v Evropě schodek ve výši přibližně 300 % a v Severní Americe přibližně 200 % (tj. na těchto trzích byla poptávka po bateriových článcích mnohem vyšší než aktuální domácí nabídka). Tento schodek byl vyrovnán čínským vývozem⁽⁸⁵⁾ části jejich nadměrné produkce, která byla ještě větší než schodek ve všech zeměpisných oblastech. Z podrobné analýzy údajů o nabídce a poptávce organizace BMI v různých zeměpisných oblastech vyplývá, že asijsko-pacifický trh (s výjimkou čínských údajů) (údaje z Asijsko-pacifického regionu (kromě Číny)) měl během období šetření nejmenší schodek, tj. 9 %. Kromě toho údaje na tomto trhu vykazovaly v roce 2022 přebytek ve výši 24 % a v roce 2023 schodek ve výši 21 %. Analýza dále ukázala, že ceny v ostatních regionech, kde docházelo k významnému čínskému vývozu, byly mnohem nižší než v Asijsko-pacifickém regionu (kromě Číny). To naznačuje, že čím vyšší je procento a přítomnost přebytečných baterií z čínského trhu na regionálních trzích, tím nižší jsou ceny podle odpovídajících souborů údajů pro tyto trhy v období šetření.
- (531) Komise proto považovala za vhodné použít údaje z trhu Asijsko-pacifického regionu (kromě Číny), a nikoli údaje ze všech trhů, které jsou poznamenány čínským subvencovaným vývozem. Zejména vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády a čínských výrobců baterií a vzhledem k neexistenci dalších spolehlivých informací použila Komise ceny organizace BMI v Asijsko-pacifickém regionu (kromě Číny). Použitá referenční hodnota obsahovala skutečné ceny za poslední čtvrtletí roku 2022 vzhledem k přebytku zaznamenanému v uvedeném roce. Naopak vzhledem k tomu, že v roce 2023 tržní podmínky na tomto trhu vykazovaly schodek, byly referenční ceny organizace BMI za první tři čtvrtletí roku 2023 upraveny o cenový rozdíl mezi Asijsko-pacifickým regionem (kromě Číny) a Čínou za poslední čtvrtletí roku 2022 průměrně ve výši 12 %.
- (532) Kromě toho Komise v 813. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že referenční hodnota použitá v prozatímní fázi byla vypočtena na konzervativním základě, protože nabídky cen podle organizace BMI byly provedeny na základě „cen ze závodu“, a tudíž nezahrnovaly náklady na dopravu. Toto zjištění se potvrzuje na celostátním základě, kde důkazy ve spisu ukazují, že většina nákupů baterií probíhá na základě ceny ze závodu. V příslušných případech však Komise připočetla skutečné náklady na dopravu, které nesou vyvážející výrobci, kteří nakupovali baterie na základě jiných dodacích podmínek než cen ze závodu.
- (533) Po opětovném zveřejnění informací nesouhlasila společnost Tesla Shanghai s odůvodněním revidovaných údajů organizace BMI o referenční hodnotě. Společnost Tesla zejména nesouhlasila se závěrem Komise, konkrétně s tím, že čím vyšší je procento a přítomnost přebytečných baterií z čínského trhu na regionálních trzích, tím nižší jsou ceny podle odpovídajících souborů údajů pro tyto trhy v období šetření, a tvrdila, že údaje o ceně a poptávce podle organizace BMI tento předpoklad nepotvrzují.
- (534) Komise však svůj závěr na základě údajů organizace BMI znovu potvrdila. V období šetření činil schodek u baterií v Evropě a Severní Americe přibližně 200–300 % a průměrná cena baterie NMC v těchto regionech činila přibližně 130–134 USD/kWh. Naopak schodek u baterií v Asijsko-pacifickém regionu (kromě Číny) činil pouze přibližně 9 % a průměrná cena byla vyšší než v Evropě a Severní Americe. Daná společnost si nesprávně vyložila odůvodnění Komise, když tvrdila, že „údaje jsou v rozporu s tím, že cenový rozdíl mezi regionálními a čínskými cenami by byl menší, kdykoli by existoval schodek“. Rozhodnutí Komise použít údaje z trhu Asijsko-pacifického regionu (kromě Číny) namísto údajů ze všech trhů – které jsou ohroženy čínským subvencovaným vývozem – nebylo založeno na cenovém rozdílu mezi čínskými cenami a cenami jiných regionů. Cenový rozdíl mezi čínským trhem a evropským nebo severoamerickým trhem ve všech dostupných obdobích je navíc považován za

⁽⁸⁵⁾ Viz 492. bod odůvodnění, a zejména poznámka pod čarou 72, z níž vyplývá, že podíl čínských výrobců baterií na trhu v EU se blíží 40 %.

nespolehlivý, jelikož byl významně ovlivněn značnými nedostatky v dodávkách baterií a z toho vyplývající zvýšenou přítomností čínského vývozu.

- (535) Společnost Tesla Shanghai rovněž nesouhlasila s úpravou cen v Asijsko-pacifickém regionu (kromě Číny) Komisí v prvních třech čtvrtletích roku 2023 (Komise se domnívala, že tyto ceny již byly ovlivněny tržními podmínkami, které během tohoto období vykazovaly na uvedeném trhu schodek). Daná společnost tvrdila, že tato úprava měla být uplatněna směrem nahoru u cen baterií v Číně.
- (536) Komise s tímto návrhem nesouhlasí, jelikož v průběhu své analýzy v tomto šetření soustavně tvrdila, že čínské ceny baterií jsou podstatně subvencovány, a proto nemohou sloužit jako spolehlivý základ pro takovou úpravu.
- (537) Komise identifikovala skutečnou cenu baterie v Asijsko-pacifickém regionu (kromě Číny) v posledním čtvrtletí roku 2022 jako nejspolehlivější referenční hodnotu, z níž úprava vycházela, vzhledem k přebytku zaznamenanému v tomto regionu v roce 2022. Tvrzení této společnosti byla proto zamítnuta.
- (538) Sazba subvence zjištěná pro tuto subvenci během období šetření činí u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a pro společnost, které bylo přiznáno individuální zjišťování:

Poskytování baterií za cenu nižší než průměrnou

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina Geely	9,62 %
Skupina SAIC	12,60 %
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	4,35 %

3.7.2.2. Poskytování LFP vládou za cenu nižší než průměrnou

3.7.2.2.1. Finanční příspěvek

a) Dodavatelé LFP jednající jako veřejnoprávní subjekty

- (539) Jak je vysvětleno v 470. bodě odůvodnění tohoto nařízení, připomínky předložené čínskou vládou k dodavatelům vstupů jednajícím jako „veřejnoprávní subjekty“ se týkaly jak výrobců baterií, tak výrobců LFP. Komise se těmito připomínkami zabývala v 471. a 472., 480. a 482. až 484. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (540) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD uvedla, že analýza dodavatelů LFP postrádá věcné důkazy a že žádný dokument neprokazuje, že dodavatelé LFP prodávali výrobky skupině BYD za účelem dosažení cílů politiky. Skupina BYD znovu předložila jako důkaz knihu nabývání pro LFP. Skupina BYD dodala, že šetření neprokázalo, že sdružení nutí své členy k přijímání hospodářských rozhodnutí ve prospěch odvětví BEV. Podle skupiny BYD Komise nepředložila důkazy o tom, že stát měl ve sdružení konkrétní „zákonně pravomoci“. Na základě toho skupina BYD tvrdila, že proto neexistují žádné důkazy, které by umožňovaly dospět k závěru, že dodavatelé LFP jednají jako „veřejnoprávní subjekty“ a jejich dodávky zboží spadají pod pojem zboží za cenu nižší než průměrnou, a neexistuje tedy žádný důvod neakceptovat ceny v dané zemi.

- (541) Jak je uvedeno v 864. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, čínský trh je považován za narušený v důsledku zavedených vnitrostátních a odvětvových politik a souvisejících opatření, zejména politik a opatření týkajících se struktur tvorby cen. V důsledku toho se všechny nákupy LFP skupinou BYD během období šetření považují za ovlivněné. Toto posouzení vychází z předpokladu, že všichni dodavatelé působí na domácím trhu v souladu s politikami a jinými formami zásahů čínské vlády za stejných zkreslených tržních podmínek. Převládající tržní podmínky v Číně byly proto považovány za zkreslené a použití čl. 6 písm. d) bodu ii) bylo odůvodněné. Komise dále připomíná, že vzhledem k nedostatečné spolupráci ze strany čínské vlády (oddíl 3.3.1.2 prozatímního nařízení) neobdržela žádné informace o charakteristikách čínského domácího trhu se vstupy, a musela tedy použít dostupné údaje. Kromě toho cenové rozdíly mezi dodavateli LFP skupiny BYD nemají vliv na posouzení Komise; jak již bylo uznáno v 891. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ceny LFP výrobků dodávaných skupině BYD sledovaly během období šetření zcela odlišné trendy než čínské vývozní ceny (920. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (542) Jak již bylo uvedeno v bodě a) odst. 3 písm. b) oddílu 3.7.2.1.1 a 744. až 757. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise zjistila, že dodávání baterií a jejich vstupů je regulováno čínskou vládou s cílem snížit ceny ve prospěch odvětví BEV. Další důkazy o regulaci cen nařízené čínskou vládou u vstupů pro baterie jsou k dispozici v „Pracovním plánu MIIT pro stabilizaci růstu v odvětví neželezných kovů“⁽⁸⁶⁾ zveřejněném v září 2023. Jedním z hlavních cílů je ve skutečnosti „posílit nabídku a cenovou stabilitu klíčových produktů“ prostřednictvím „vybudování platformy pro řízení předcházející a navazující nabídky a poptávky, díky níž budou podniky zabývající se rozvojem zdrojů neželezných kovů a ocelářské podniky uzavírat dlouhodobé dohody o nákupech s následnými uživateli a stabilizovat dodávky klíčových produktů, jako je měď, hliník a lithium, a prostřednictvím zlepšení „červeného, žlutého a modrého“ mechanismu včasného varování pro dodávky sypaných surovin zdokonalit pokyny pro očekávání a předcházet velkému kolísání cen a zlovolným spekulacím [...] a podporovat klíčové podniky při vytváření komerčních rezerv a vědecky a řádně regulovat vztah mezi nabídkou a poptávkou na trhu“⁽⁸⁷⁾. Spolupráce mezi subjekty v předcházejících a navazujících odvětvích s cílem stabilizovat nabídku a poptávku, dohled nad nabídkou a regulace kolísání cen jsou pokyny, které již byly obsaženy v předchozích plánech, jako je Akční plán pro baterie z roku 2017 a Oznámení o odvětví baterií (viz 746. až 750. bod odůvodnění prozatímního nařízení). To nejen potvrzuje, že čínská vláda reguluje ceny již od roku 2017, ale také to, že toto úsilí i nadále přetrvává po celé období šetření i po jeho skončení.
- (543) Kromě centrálních plánů potvrzujících kontroly cen prováděné a zadané čínskou vládou, na které se již vztahuje bod 2 oddílu 3.7.2.1.1, a zejména 751. bod odůvodnění prozatímního nařízení, Komise nalezla další důkazy o tom, že průmyslová sdružení formulují průmyslové politiky a plní úkoly vlády, jako je stabilizace očekávání nabídky a poptávky a regulace kolísání cen. Dokládají to nejnovější prohlášení Ge Honglina, stranického tajemníka a předsedy Čínského sdružení průmyslu neželezných kovů (CNMIA)⁽⁸⁸⁾. Jak již bylo uvedeno v 94. bodě odůvodnění prováděcího nařízení (EU) 2023/1618, CNMIA je průmyslové sdružení, v němž Komunistická strana Číny zasahuje do provozního rozhodování. V této „sociální organizaci“, stejně jako v několika průmyslových sdruženích, jsou organizace pro budování strany začleněny do její struktury⁽⁸⁹⁾ (jak je uvedeno v 779. bodě odůvodnění prozatímního nařízení). Sdružení CNMIA „důsledně provádělo rozhodnutí a program Ústředního výboru Komunistické strany Číny a Státní rady a spolupracovalo s příslušnými útvary na formulování,

⁽⁸⁶⁾ Viz https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgnr/lzyj/zcfg/art/2023/art_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html.

⁽⁸⁷⁾ Tamtéž.

⁽⁸⁸⁾ Viz <https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307>.

⁽⁸⁹⁾ „Za prvé [stranický výbor sdružení] zdůrazňuje, že vedení strany ve sdružení může být pouze posíleno, nikoli oslabeno, a zakotvuje povinnost řídit se vedením strany a posílit budování strany do listiny sdružení, čímž se vyjasňuje právní postavení stranické organizace ve struktuře řízení sdružení; za druhé je stranická organizace začleněna do struktury řízení sdružení, vedení strany je začleněno do konkrétních vazeb správy sdružení a veškeré práce na budování strany jsou konkretizovány, standardizovány a institucionálně normalizovány; za třetí [stranický výbor sdružení] vzdělává a vede členy strany, kádry a pracovníky, aby si zřetelně uvědomili, že vedení Komunistické strany Číny je nejpodstatnějším rysem socialismu s čínskými rysy a největší výhodou socialistického systému s čínskými rysy. Musíme vždy důvěřovat straně, milovat stranu a pracovat pro stranu“; zdroj uvedený v poznámce pod čarou 9.

zveřejňování a výkladu průmyslových politik, jako jsou „Pokyny pro průmyslovou restrukturalizaci“, „Pracovní plán pro stabilizaci růstu v odvětví neželezných kovů“ a „Metody výběru příjmů z převodu těžebních práv“; [...] v reakci na zvýšení a pokles cen strategických kovů, jako je lithium a křemík, pomáhalo vládním úřadům posilovat komunikaci s předcházejícími a navazujícími podniky a usilovat o stabilizaci tržních očekávání; [...] podepsalo dohody o strategické spolupráci s více než deseti místními samosprávami, jako jsou An-chuej, Ťiang-si, Gansu a Kuang-si, které účinně podporují racionální uspořádání regionálních průmyslových odvětví a regionální koordinovaný rozvoj a silně podporují transformaci a modernizaci místních průmyslových odvětví“ [zvýraznění doplněno].

- (544) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že prohlášení sdružení CNMIA, z něhož Komise vycházela v 543. bodě odůvodnění tohoto nařízení, je irelevantní, neboť se týká zcela jiného sdružení a v každém případě není v souladu se zaznamenanými důkazy. Kromě toho čínská vláda tvrdila, že Komise neodpověděla na připomínky týkající se dodavatelů surovin jakožto veřejných subjektů prostřednictvím jejich účasti v průmyslových sdruženích. Čínská vláda zopakovala, že účast těchto dodavatelů v průmyslových sdruženích z nich nečiní veřejné subjekty a že Komise nevysvětlila, jak tato sdružení kontrolují stanovování cen a zasahují do něj.
- (545) Komise připomněla, že citace sdružení CNMIA byla použita na podporu zjištění Komise, že průmyslová sdružení nejsou nezávislými subjekty, které nepodléhají státní kontrole, a jsou tedy pro toto šetření relevantní. Pokud jde o tvrzení čínské vlády, že Komise neodpověděla na její připomínky týkající se veřejných subjektů, Komise v 539. bodě odůvodnění tohoto nařízení již vysvětlila, že připomínky předložené čínskou vládou k dodavatelům vstupů jednajícím jako „veřejné subjekty“ se týkaly jak výrobců baterií, tak výrobců LFP. Komise se těmito připomínkami zabývala v 471. a 472., 480. a 482. až 484. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto považována za bezpředmětná.
- (546) Po poskytnutí konečných informací skupina BYD znovu předložila své připomínky, v nichž uvedla, že analýza Komise postrádá věcné důkazy, které by prokazovaly, že obchodní operace dodavatelů LFP a jejich chování na trhu byly strukturovány a vyvinuty tak, aby naplňovaly politické cíle čínské vlády, a dodala, že členství v průmyslovém sdružení nebo existence stranické organizace v rámci společnosti neznámá, že by dodavatelé LFP ztratili své nezávislé rozhodovací schopnosti, korporátní pravomoci a obecnou pravomoc v oblasti financí, které jsou všechny udělovány platnými čínskými právními předpisy. Skupina BYD navíc zdůraznila, že skutečnost, že ceny LFP dodávaných skupině BYD se řídily zcela odlišnými trendy ve srovnání s vývozními cenami, není relevantní, jelikož různé trhy mají různé ceny. V neposlední řadě skupina BYD tvrdila, že skutečnost, že ceny LFP se lišily podle dodavatele, naznačuje, že stanovování cen funguje v závislosti na tržní poptávce a nabídce a nemá žádnou souvislost s cíli politiky čínské vlády.
- (547) Komise se již některými z těchto připomínek zabývala při poskytnutí konečných informací v 541. až 543. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Pokud jde o tvrzení o nezávislé rozhodování dodavatelů LFP, tato skutečnost je vyvrácena důkazy obsaženými v prozatímním nařízení (779., 786., 787. a 877. bod odůvodnění), zatímco vývoj cen LFP na domácím trhu v porovnání s vývozními cenami byl řešen v 905. a 920. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, což potvrzuje, že dodavatelé LFP nejednají na čínském domácím trhu jako subjekty volného trhu a nepřijímají ekonomicky racionální rozhodnutí. Komise proto tato tvrzení zamítla.

(548) Po poskytnutí prozatímních informací Komise nalezla další důkazy o společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. a jejích dceřiných společnostech, které provádějí vnitrostátní politiky a jednají jako veřejnoprávní subjekty, jak je uvedeno v oddíle 3.7.2.2.1 písm. a) prozatímního nařízení. Za prvé, nedávná prohlášení městské lidové vlády Siang-tchan ⁽⁹⁰⁾ potvrzují, že společnost Hunan Yuneng New Energy Materials je považována nejen za podnik částečně vlastněný státem (viz 881. bod odůvodnění prozatímního nařízení), ale také za podnik, který zdokonaluje rozvoj města Siang-tchan a v konečném důsledku i státu. V oddíle věnovaném „optimalizaci a integraci firemních platforem ve vlastnictví státu“ se vláda Siang-tchanu snaží „integrovat skupinu Industrial Investment Group a skupinu Electrochemical Group, aby vytvořily skupinu Electrochemical Industrial Investment Group, aktivně budovaly prvotřídní tržně orientovaný podnik, který zahrnuje dvě kótované společnosti, a snaží se stát lídrem v oblasti nových čínských materiálů pro baterie. V únoru [2023] byla společnost Hunan Yuneng New Energy Company, v níž skupina Electrochemical Group investovala a držela podíl, úspěšně kótována na burze cenných papírů Growth Enterprise Market v Šen-čenu“ ⁽⁹¹⁾. Xiangtan Electrochemical je obecní státní podnik řízený komisí SASAC v Siang-tchanu. Navíc rozvoj společnosti Hunan Yuneng a jejího státem vlastněného akcionáře, skupiny Xiangtan Electrochemical Group, je spojen s cíli vlády Siang-tchanu, tj. vybudovat skupinu podniků s provozním výnosem 10 miliard, prostřednictvím „provádění zásady „jeden podnik, jedna politika“ a zaměření se na podporu společností Hunan Yuneng New Energy Battery Materials Co., Ltd. Company, Harbin Electric Wind Energy Co., Ltd. a dalších podniků, aby dosáhly úrovně 10 miliard [provozního výnosu]“ a „podporovat [...] společnost Xiangtan Electrochemical Group Co., Ltd. a další vedoucí podniky v tomto odvětví, aby rozšířily související podnikání a svou obchodní působnost [a] integrovaly zdroje na předcházející a navazující úrovni prostřednictvím fúzí, akvizic a reorganizací“ ⁽⁹²⁾.

(549) V provincii Kchun-ming, kde se nachází společnost Yunnan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd, dceřiná společnost společnosti Hunan Yuneng, jednala vláda města An-ning se společností Yunnan Yuneng o vytvoření investičního projektu ve výši více než 1 miliardy CNY. Podle vlády města An-ning městská správa „kombinuje budování strany s průmyslovým rozvojem se zaměřením na podporu členů strany a kádrů, aby plnili své povinnosti, a plně slouží podnikům a projektům“ ⁽⁹³⁾. Zejména projekt Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials je považován za „viditelný projev **prudkého vzestupu stranických organizací na všech úrovních a většiny členů strany a kádrů**“ ⁽⁹⁴⁾ [zvýraznění doplněno]. Hluboké vazby mezi výběrem pro budování strany na ústřední a místní úrovni a podniky potvrzují důkazy, že „pracovní výbor strany průmyslového parku An-ning nařídil společnosti Yunnan Yuneng, aby zřídila stranickou pobočku. [...] V květnu [2023] se stranická pobočka společnosti rovněž připojila k novému stranickému výboru tohoto parku pro průmyslový řetězec materiálů pro baterie. Prostřednictvím výměny informací na platformě pro budování strany dosáhla spolupráce při zadávání zakázek na peroxid vodíku se společností Yunnan Yuntian Petrochemical Co., Ltd., která se nachází ve zmíněném parku, s cílem vyřešit problém z minulosti spočívající ve vysokých nákladech na nákup peroxidu vodíku z oblastí mimo danou provincii“ ⁽⁹⁵⁾. Budování strany tedy hraje klíčovou úlohu při rozvoji podniků, a tím napomáhá rozvoji vnitrostátních politik, které nařídila čínská vláda. Příkladem je vláda Kchun-mingu, která uvádí, že výbory pro budování strany v průmyslovém parku An-ning pomohly uzavřít kupní smlouvy mezi společnostmi nacházejícími se v daném parku a dohody o finančních službách mezi bankami a společnostmi, „které jsou spojeny „červenou nití“ budování strany v průmyslovém parku An-ning“ ⁽⁹⁶⁾. Úloha budování strany v soukromých subjektech byla do značné míry popsána v 787. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a výše uvedené důkazy potvrzují, že Komunistická strana Číny má vliv na všechny typy společností v Číně a že k výkonu svého vlivu může využívat jednotky pro budování strany v podnicích a v místních samosprávách. Jak již bylo uvedeno v 885. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, rozvoj průmyslového parku An-ning měl rovněž za cíl dosáhnout cílů obsažených v akčním plánu provincie Jün-nan. Výše uvedená zjištění tedy potvrzují, že jeden z největších účastníků trhu v Číně pro LFP, společnost Hunan Yuneng New Energy Materials, je státem vlastněný podnik, jehož rozvoj je úzce spjat s dosažením místních a vnitrostátních cílů (548. bod odůvodnění), a dále doplňují další důkaz o tom, že dodavatelé LFP dodržují a provádějí politické cíle čínské vlády, a plní tak vládní funkce.

⁽⁹⁰⁾ Viz https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content_1270225.html.

⁽⁹¹⁾ Tamtéž.

⁽⁹²⁾ Viz https://www-hunan-gov-cn.translate.goog/zqt/zcsd/202204/t20220415_22737172.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

⁽⁹³⁾ Viz https://www-yn-gov-cn.translate.goog/ztg/fdbnl/ynxd/202212/t20221211_251627.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

⁽⁹⁴⁾ Tamtéž.

⁽⁹⁵⁾ Viz https://www.yn.gov.cn/ztg/jdbyjtwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208_291411.html.

⁽⁹⁶⁾ Tamtéž.

(550) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda uvedla, že důkazy uvedené výše v 548. a 549. bodě odůvodnění tohoto nařízení nepodporují závěry Komise, jelikož:

- Zpravodajská zpráva městské vlády Siang-tchan neprokazuje, že tato vláda provádí politiku státu. Totéž platí pro politiku vlády provincie Chu-nan, která pouze ukazuje, že daná společnost je příjemcem podpůrných politik, a nikoli subjektem provádějícím politiku státu.
- Zprávy o vládě provincie Jün-nan a městské samosprávě An-ning se týkají existence stranických organizací a služeb a podpory poskytované na provoz a rozvoj společnosti a nepodporují tvrzení, že společnost Yunnan Yuneng New Energy Materials prováděla státní politiky a jednala jako veřejný subjekt.

(551) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. Účelem vytvoření skupiny Electrochemical Industrial Investment Group je „aktivně budovat prvotřídní tržně orientovaný podnik, který zahrnuje dvě kótované společnosti“. Komise připomíná, že nejen společnost Electrochemical Group investovala do společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials, ale tato společnost byla v únoru 2023 rovněž kótována na burze cenných papírů v Šen-čenu a že vytvoření společnosti Hunan Yuneng New Energy Materials slouží cílům vlády Siang-tchanu, tj. vybudovat skupinu podniků s provozním výnosem 10 miliard, zatímco důkazy ve spisu týkající se společnosti Yunnan Yuneng New Energy Materials Co. výslovně propojují výsledky společnosti s výsledky stranické organizace. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(552) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, a vzhledem k dodatečným zjištěním Komise byly potvrzeny závěry vyvozené v 861. až 912. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Výrobci LFP jednající jako soukromé subjekty se svěřenými pravomocemi ze strany čínské vlády nebo řízené čínskou vládou

(553) Jak je vysvětleno v 496. bodě odůvodnění tohoto nařízení, připomínky předložené čínskou vládou k pověření a řízení se týkaly jak výrobců baterií, tak výrobců LFP. Komise se těmito připomínkami zabývala v 498. bodě odůvodnění tohoto nařízení.

(554) Po poskytnutí konečných informací skupina BYD tvrdila, že skutečnost, že během období šetření se nákupní ceny mezi dodavateli LFP lišily, je v rozporu se zjištěními Komise ohledně pověření a řízení, neboť Komise musí prokázat, že stanovování cen je reakcí na politické cíle stanovené čínskou vládou.

(555) Komise poukázala na to, že tvrzení o regulaci cen již byla řešena v 541. a 542. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Kolísání cen je irelevantní, pokud jsou tyto ceny nižší než tržní podmínky a tato úroveň je výsledkem zásahu čínské vlády na trhu. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

3.7.2.2.2. Výhoda, specifičnost a výpočet výše subvence

(556) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD tvrdila, že Komise vypočítala výhodu u některých mezipodnikových nákupů sad baterií dvakrát. Toto tvrzení bylo uznáno a výpočty byly odpovídajícím způsobem revidovány.

(557) Čínská vláda uvedla, že použití čínské vývozní ceny FOB jako vnější referenční hodnoty nezajišťuje, aby výsledná referenční hodnota souvisela s převládajícími tržními podmínkami v zemi dodávky nebo na ně odkazovala nebo s nimi byla spojena, a že v důsledku toho nadhodnocuje běžnou cenu na domácím trhu, jelikož celosvětová výroba LFP je soustředěna v Číně, množství LFP vyvážené z Číny je omezené a tento vývoz nemusí být nutně určen k výrobě napájecích baterií.

- (558) S ohledem na zjištění uvedená v oddíle 3.7.2.1 a v 846. a 918. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise zjistila, že platné odvětvové politiky zavedené v Číně narušují ceny baterií i LFP na celém domácím trhu. V důsledku toho Komise zjistila, že podmínky převládající v Číně nemohou být upraveny na základě skutečných nákladů, cen a jiných faktorů, které jsou v této zemi k dispozici, o přiměřenou částku, která odráží běžné tržní podmínky. Jak je připomenuto v 924. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, s ohledem na stávající dominantní podmínky pro tento specifický druh lithia a na neexistenci jiné přiměřené referenční hodnoty musela Komise použít čínské vývozní ceny do zbytku světa.
- (559) Připomínky čínské vlády k vnějším referenčním hodnotám, jichž se týká 512. bod odůvodnění tohoto nařízení, se týkaly jak dodavatelů baterií, tak dodavatelů LFP. Komise se těmito tvrzeními zabývala v 513. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (560) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 913. až 929. bodě odůvodnění prozatímního nařízení týkající se výhody, specifčnosti a výpočtu výše subvence.
- (561) Sazba subvence zjištěná pro tuto subvenci během období šetření činí u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku:

Dodávání lithia pro výrobu baterií za cenu nižší než přiměřenou

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	7,2 %

3.8. Příjmy ušlé prostřednictvím programů osvobození od daní a jejich snížení

3.8.1. Snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi

a) Právní základ, finanční příspěvek a výhoda

- (562) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se právního základu, finančního příspěvku a výhody u tohoto programu, jak je uvedeno v 931. až 940. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Specifčnost

- (563) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi a preferenční daňové odpočty u výdajů na výzkum a vývoj se neomezují na dostatečně samostatný segment čínského hospodářství, aby mohly být považovány za „specifické“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. V tomto ohledu odkázala na skutečnost, že ne všichni výrobci BEV měli ve skutečnosti prospěch z údajného snížení daně pro podniky s vyspělými a novými technologiemi.
- (564) Čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise neprokázala specifčnost objektivním způsobem na základě věcných důkazů, neboť právní základ, z něhož vycházela u jednoho vyvážejícího výrobce, je nejasný: Komise totiž neuvedla, zda výhoda vyplývá z regionální subvence ve smyslu čl. 2 odst. 2 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a čl. 4 odst. 3 základního nařízení z důvodu umístění tohoto vývozce nebo z čl. 4 odst. 2 písm. a), jak je uvedeno v prozatímním nařízení, vzhledem k jeho statusu jakožto podniku s vyspělými a novými technologiemi.
- (565) Čínská vláda rovněž tvrdila, že tento údajný program subvencí nebyl specifický, jelikož právní předpisy, kterými se orgán poskytující subvenci řídí, stanoví objektivní kritéria nebo podmínky upravující způsoblost a výši snížení daně, a že způsoblost je automatická a kvalifikační kritéria a podmínky jsou přísně dodržovány. Čínská vláda konkrétně tvrdila, že nižší daňová sazba je k dispozici pro všechny podniky, které splňují podmínky, a nevýhodňuje určité podniky před jinými, protože společnosti ze všech odvětví, tj. z celého hospodářství, jsou způsobilé získat certifikát podniku s vyspělými a novými technologiemi.

- (566) Ve stejném duchu čínská vláda tvrdila, že Komise vycházela ze specifčnosti *de iure*, když analyzovala „právní předpisy, kterými se orgán poskytující subvenci řídí“, aniž posoudila podmínky způsobilosti subvence a to, zda omezení přístupu určitých podniků k subvenci výslovně, jednoznačně nebo jasně vyplývá z příslušného právního nástroje nebo prohlášení orgánu poskytujícího subvenci ⁽⁹⁷⁾. Čínská vláda rovněž tvrdila, že se Komise obzvláště zaměřila na výrobce BEV, kteří údajně těžili z údajného preferenčního daňového zacházení, a nepodrobila šetření „všechny podniky nebo odvětví způsobilé pro získání této subvence“ ⁽⁹⁸⁾.
- (567) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí, neboť se domnívá, že daňové režimy popsané v oddílech 3.8.1 až 3.8.2 prozatímního nařízení jsou specifické podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, který stanoví, že „pokud orgán, který subvenci poskytuje, nebo právní předpisy, kterými se tento orgán řídí, výslovně omezují přístup k subvenci na určité podniky, jedná se o specifickou subvenci“. Dotčené režimy subvencí mají totiž svůj právní základ v kapitole IV „Daňové preference“ zákona o dani z příjmů podniků. Tato kapitola svým názvem a obsahem výslovně stanoví zvláštní preferenční zacházení, které „výslovně omezuje přístup k subvenci na určité podniky“. Konkrétně, jak je uvedeno v 934. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, článek 93 prováděcích pravidel k zákonu o dani z příjmů podniků upřesňuje, že „Důležité podniky působící v oblasti vyspělých a nových technologií, které mají být podporovány státem, [musí splňovat určité podmínky]“, například „1. Jsou v souladu s oblastí působnosti klíčových státem podporovaných oblastí vyspělých a nových technologií.“ Jak je zřejmé z výše uvedeného, všechny podniky nebo odvětví nejsou způsobilé využívat stejného preferenčního daňového zacházení. Proto byly subvence poskytované v rámci těchto daňových režimů považovány za specifické podle čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení.
- (568) Kromě toho, jak je uvedeno v 942. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, některé společnosti využívaly snížené sazby daně z příjmů na základě kritérií souvisejících s jejich fyzickým umístěním, zejména pokud se podnik nachází v západním regionu. V takovém případě měla Komise za to, že daňový režim je specifický podle čl. 4 odst. 3 základního nařízení, jelikož je omezen na určité podniky nacházející se ve vymezené územní oblasti. Proto byly subvence poskytované v rámci těchto daňových režimů považovány za specifické podle čl. 4 odst. 3 základního nařízení.
- (569) Pokud jde o odkaz na některé společnosti, které nevyužívaly snížené sazby daně z příjmů, měla Komise za to, že k tomu, aby byly způsobilé pro certifikát podniku s vyspělými a novými technologiemi, musí splnit určité podmínky. Skutečnost, že někteří výrobci BEV nesplnili všechny podmínky nebo nepožádali o certifikát podniku s vyspělými a novými technologiemi, neprokazuje, že tento režim není specifický.
- (570) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda rovněž tvrdila, že Komise se nezabývala argumentem čínské vlády, že snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi se neomezuje na dostatečně samostatný segment čínského hospodářství, aby mohly být považovány za „specifické“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.
- (571) Komise zdůraznila, že se toutéž připomínkou ke specifčnosti zabývala v 567. a 568. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (572) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky týkající se specifčnosti, potvrdila Komise svá zjištění uvedená v 941. až 943. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

c) Výpočet výše subvence

- (573) Po poskytnutí konečných informací skupina SAIC tvrdila, že u tohoto režimu subvencí byla nesprávně vykázána sazba subvence. Toto tvrzení bylo akceptováno.

⁽⁹⁷⁾ EU – Ripe Olives, první písemné podání EU, body 190 a 193.

⁽⁹⁸⁾ Zpráva Odvolacího orgánu, US – Aircraft (druhý podnět), bod 753.

- (574) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se výpočtu výše subvence u tohoto programu, jak je uvedeno v 944. až 945. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (575) Sazba subvence zjištěná pro tuto subvenci během období šetření činí u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku:

Snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	0,36 %

3.8.2. *Preferenční daňové odpočty u výdajů na výzkum a vývoj*

a) Právní základ

- (576) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se právního základu, jak je uvedeno v 949. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Zjištění vyplývající z šetření

- (577) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC uvedla, že odmítá předpoklad Komise, že všechny výzkumné a vývojové projekty a související osvobození od daně týkající se jednoho z jejích subjektů souvisely pouze s výrobkem, který je předmětem šetření. Skupina SAIC tvrdila, že nebyly poskytnuty žádné informace ani vysvětlení týkající se použití článku 28 a toho, jak byl výpočet výše subvence následně proveden s ohledem na samotnou skupinu SAIC.
- (578) Skupina SAIC tvrdila, že dotčený subjekt předložil jako písemný důkaz během inspekce na místě výdaje na výzkum a vývoj a zprávu daňového zástupce společnosti a že zpráva daňového zástupce nezmiňuje, že vzniklé výdaje na výzkum a vývoj jsou specifické pro výrobek, který je předmětem šetření. Skupina SAIC připomněla, že podíl vozidel se spalovacím motorem na obratu tohoto subjektu měl být zohledněn ve výpočtu subvenčního rozpětí.
- (579) Komise s tvrzením skupiny SAIC nesouhlasila a uvedla, že dotčená společnost poskytla pouze část požadovaných informací, ačkoli byly snadno dostupné. Neposkytla totiž úplnou kopii požadované zprávy daňového zástupce, která obsahovala informace týkající se výdajů na výzkum a vývoj a projektů, jichž se odpočet týkal. Konkrétně skupina SAIC odmítla poskytnout požadované informace, jak je uvedeno ve společně podepsaném seznamu dokumentů, které nebyly poskytnuty v průběhu inspekce na místě.
- (580) Rovněž v rozporu s tvrzením skupiny SAIC poskytla Komise nezbytné vysvětlení v konkrétních dokumentech pro předběžné poskytnutí informací a vysvětlila, že vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici ověřené informace poukazující na skutečnost, že výdaje na výzkum a vývoj a projekty souvisely s jinými výrobky a nesouvisely s výrobkem, který je předmětem šetření, přiřadila výhodu k obratu BEV. Komise se proto domnívá, že poskytla dostatečné informace o důvodech, proč a jak použila dostupné údaje. Dané tvrzení bylo proto zamítnuto a potvrzují se závěry uvedené v 950. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

c) Výhoda

- (581) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se výhody, jak je uvedeno v 951. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

d) Specifičnost

- (582) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD zpochybnila zjištění Komise uvedené v 952. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že daňový odpočet u výzkumu a vývoje představuje preferenční daňový režim na základě skutečnosti, že 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. Skupina BYD tvrdila, že v případě výdajů na výzkum a vývoj vzniklých podniku při provádění činností v oblasti výzkumu a vývoje se před zaplacením daně odečte 100 % skutečně vynaložených výdajů na výzkum a vývoj a že tohoto odpočtu mohou využít všechny podniky – právnické osoby v Číně.
- (583) Po poskytnutí konečných informací skupina BYD a čínská vláda zopakovaly, že snížení daně z příjmů u režimů preferenčních daňových odpočtů u výdajů na výzkum a vývoj není specifické ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, neboť kritéria způsobilosti pro snížení daně z příjmů pro podniky s vyspělými a novými technologiemi jsou založena na objektivních kritériích, která jsou automatická a přísně se dodržují, takže omezení uvedená v kapitole IV zákona o dani z příjmů podniků nejsou specifická. Obě strany rovněž tvrdily, že s ohledem na článek 30 zákona o dani z příjmů podniků, článek 95 nařízení o provádění zákona o dani z příjmů podniků a rovněž článek 4 sdělení o zlepšení snižování výdajů na výzkum a vývoj se tento režim vztahuje na všechny typy výrobních odvětví.
- (584) Komise nesouhlasila s výkladem čínské vlády a skupiny BYD ohledně zákonů a prováděcích opatření ze strany čínské vlády, ze kterých vyplývá, že je uvedený program omezen na některá odvětví a podniky podporované čínskou vládou na základě kritérií, která se nezdají být objektivní či neutrální, například že musí být v souladu s oblastí působnosti klíčových státem podporovaných oblastí vyspělých a nových technologií. Jak již bylo uvedeno v 941. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, neboť se vztahuje pouze na podniky působící v určitých oblastech špičkových technologií, jako je odvětví BEV. Kromě toho článek 30 čínského zákona o dani z příjmů podniků stanoví, že výdaje na výzkum a vývoj vynaložené podniky v oblasti vývoje nových technologií, nových výrobků a nových technik mohou být dodatečně odečteny při výpočtu zdanitelného příjmu, článek 95 prováděcích pravidel k zákonu o dani z příjmů podniků vysvětluje, v čem tento odpočet spočívá, a článek 4 sdělení o zlepšení snižování výdajů na výzkum a vývoj uvádí seznam odvětví, na která se odpočet před zdaněním nevztahuje (jako je výroba tabáku, podnájem a stravování, velkoobchod a maloobchod, nemovitosti, leasing a obchodní služby, zábava a jakákoli další odvětví určená ministerstvem financí a státní daňovou správou). Komise připomíná, že a) již analyzovala prováděcí pravidla k zákonu o dani z příjmů podniků za účelem posouzení specifičnosti v 934. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a 567. bodě odůvodnění tohoto nařízení; b) důkazy obsažené v konkrétních člancích a dokumentech předložených skupinou BYD nemění zjištění Komise ohledně specifičnosti a ve skutečnosti ještě více podporují skutečnost, že tento režim není použitelný na všechna odvětví. Zejména článek 30 čínského zákona o dani z příjmů podniků a článek 4 sdělení o zlepšení snižování výdajů na výzkum a vývoj ukazují, že tato subvence je specifická, neboť se vztahuje pouze na určitý počet odvětví, tj. na odvětví zabývající se vývojem nových technologií, nových výrobků a nových technik, a prospěch z ní nemohou mít všechny společnosti. Komise proto tuto subvenci považovala za napadnutelnou. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (585) Jelikož tedy nebyly vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se specifičnosti, jak je uvedeno v 952. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

e) Výpočet výše subvence

- (586) Sazba subvence skupiny SAIC týkající se daňového odpočtu u výdajů na výzkum a vývoj byla aktualizována v důsledku opravy popsané v 652. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (587) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se výpočtu výše subvence, jak je uvedeno v 953. až 954. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

Preferenční daňové odpočty u výdajů na výzkum a vývoj

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	0,57 %
Skupina Geely	0,03 %
Skupina SAIC	1,47 %

3.8.3. Osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky

a) Právní základ

(588) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se právního základu, jak je uvedeno v 956. a 957. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(589) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda, skupina Geely a skupina SAIC tvrdily, že neexistuje žádný finanční příspěvek, pokud jde o ušlé příjmy, protože podle čl. 10 odst. 1 čínského zákona o dani z příjmů podniků se příjmy z kapitálových investic vyplacené investorům, jako jsou dividendy a prémie, odečtou při výpočtu zdanitelného příjmu, aby se zabránilo dvojímu zdanění. V důsledku toho dotčené osvobození od daně nepředstavuje ušlý státní příjem a neexistuje žádná subvence ve smyslu čl. 1 odst. 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Kromě toho čínská vláda uvedla, že Komise se touto skutkovou záležitostí ve své analýze nezabývala. Současně skupina Geely rovněž uvedla, že čínský daňový systém je navržen tak, aby zabránil dvojímu zdanění a byl v souladu s mezinárodními normami.

(590) Ačkoli Komise souhlasila s tím, že odstranění dvojího zdanění je mezinárodně uznávanou daňovou praxí, nepatří pro všechny země stejně. Čínská vláda neprokázala, jak dotčený odpočet konkrétně brání dvojímu zdanění (tj. tím, že by prokázala, že dividendy, na které se vztahuje osvobození, jsou zdaněny jinde a pravidlo se vztahuje pouze na situace dvojího zdanění). Komise rovněž již v 959. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, 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 rovnajících se snížení domnělé daně, čímž získávají dotčené společnosti výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

(591) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala své tvrzení, že nedošlo k žádným ušlým příjmům, a poukázala na svou odpověď na dotazník a na čl. 10 odst. 1 zákona o dani z příjmů podniků, v němž uvedla, že „dividendy a bonusy vyplacené investorům nelze odečíst od zdanitelného příjmu“ a že „daná dceřiná společnost již zaplatila odpovídající daň z příjmů podniku“ před vyplacením dividend. Z těchto důvodů čínská vláda tvrdila, že „aby se zabránilo dvojímu zdanění, nepodléhají dividendy a bonusy dani z příjmů právnických osob podruhé“, jelikož „dividendy a bonusy rozdělují rezidentní podniky poté, co již byla daň ze zisku zaplacená“.

(592) Po další analýze Komise potvrdila své posouzení, že existuje subvence ve formě ušlých příjmů. V tomto ohledu znovu odkázala na čl. 6 odst. 4 a článek 7 zákona o dani z příjmů podniků. Zatímco čl. 6 odst. 4 zákona o dani z příjmů podniků stanoví, že dividendy, emise bonusů nebo jiné výnosy z kapitálových investic jsou součástí celkových příjmů podniku, článek 7 neuvádí zisky z dividend, emisí bonusů nebo jiných výnosů z kapitálových investic jako součást nezdanitelných příjmů podle zákona o dani z příjmů podniků. Zamezení dvojímu zdanění proto není automatické; dividendy jsou totiž součástí zdanitelného příjmu, pokud se nepoužijí ustanovení kapitoly IV „Daňové pobídky“, která definuje kritéria způsobilosti pro takové osvobození od daně. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že článek 26 zákona o dani z příjmů podniků vede k existenci ušlých příjmů čínské vlády, a toto tvrzení zamítla.

(593) Komise proto potvrdila svůj závěr popsáný v 958. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

c) Výhoda

- (594) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise svá zjištění týkající se výhody, jak je uvedeno v 959. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

d) Specifičnost

- (595) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a skupina SAIC tvrdily, že Komise neprokázala, že údajná subvence byla omezena na určité podniky. Rovněž tvrdila, že tento údajný program není specifický, jelikož kritéria způsobilosti pro program jsou objektivní a uplatňují se horizontálně ve vztahu ke všem rezidentním podnikům bez ohledu na dotčená odvětví/výrobky nebo zeměpisné oblasti. Čínská vláda a skupina SAIC zopakovaly, že Komise chybně dává do souvislosti článek 25 a čl. 26 odst. 2 čínského zákona o dani z příjmů podniků, avšak, jak je rovněž vysvětleno v odpovědi čínské vlády na dotazník, čl. 26 odst. 2 funguje nezávisle na článku 25. Skupina SAIC vznesla námitku proti zjištěním uvedeným v 960. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v němž se uvádí, že osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky je *de facto* specifické, a proto režim subvencí není *de iure* specifický. Tato skupina rovněž tvrdila, že článek 83 prováděcích předpisů k zákonu o dani z příjmů podniků objasňuje, že tento program je otevřen všem podnikům, pokud jsou tyto zisky nabyty rezidentním podnikem prostřednictvím přímých investic do jiného rezidentního podniku. Po poskytnutí konečných informací čínská vláda zopakovala totéž tvrzení a uvedla, že daný program nesplňuje požadavek na specifičnost podle čl. 2 odst. 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních z toho důvodu, že společnosti nemusí splňovat požadavek článku 25 zákona o dani z příjmů podniků.
- (596) Skupina SAIC rovněž tvrdila, že judikatura soudu United States Court of International Trade potvrdila, že program osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky je otevřen všem podnikům a odvětvím, které mají investiční zisky z investic do jiných rezidentních podniků, a není výslovně omezen na seznam určitých společností⁽⁹⁹⁾.
- (597) Komise nesouhlasila s tvrzeními čínské vlády a skupiny SAIC a trvala na tom, že čl. 26 odst. 2 zákona o dani z příjmů podniků je součástí kapitoly IV „Daňové preference“, která stanoví řadu *preferenčních* daňových režimů, které jsou výjimkami z obecných daňových pravidel. Kromě toho, jak je uvedeno ve 957. bodě odůvodnění, článek 25 zákona o dani z příjmů podniků, který je úvodní částí 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. Komise se proto domnívala, že taková preferenční daňová politika je omezena na určitá odvětví, která jsou výslovně podporována a podněcována státem, jako je odvětví BEV, a je proto specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení. To potvrzuje i anglická kopie přiznání k dani z příjmu (formulář A107010, řádek 3) předloženého několika skupinami zařazenými do vzorku, které zní: „II) Dividendy, prémie a jiné příjmy z kapitálových investic mezi způsobilými rezidentními podniky jsou osvobozeny od daně z příjmů podniků (4 + 5+6 + 7+8)“ v čínské verzi daňového přiznání.
- (598) Pokud jde o odkaz na United States Court of International Trade, Komise tento odkaz zamítla s odůvodněním, že tato jurisdikce není součástí unijního právního řádu. Komise rovněž uvedla, že v návaznosti na toto zveřejnění ministerstvo obchodu USA nadále považuje čl. 26 odst. 2 zákona o příjmech podniků za *de iure* i *de facto* specifický⁽¹⁰⁰⁾.
- (599) Na základě toho byla tato tvrzení zamítnuta a závěry vyvozené v 960. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny.

⁽⁹⁹⁾ Viz Risen Energy Co., Ltd, plaintiff, JA Solar Technology Yangzhou Co., Ltd., et al., consolidated plaintiffs, v. United States, Consol. Slip Op. 23-148, <https://www.cit.uscourts.gov/sites/cit/files/23-148.pdf>.

⁽¹⁰⁰⁾ Věc #C-570-980, Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Crystalline Silicon Photovoltaic Cells, Whether or Not Assembled into Modules, from the People's Republic of China, Decision Memorandum for the Final Results.

e) Výpočet výše subvence

- (600) Sazba subvence skupiny SAIC a skupiny Geely týkající se osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky byla aktualizována v důsledku opravy popsané v 652. a 654. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (601) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 961. a 962. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

Osvobození od daně z dividend mezi způsobilými rezidentními podniky

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina Geely	0,16 %
Skupina SAIC	1,06 %

3.8.4. Zrychlené odpisy zařízení používaného podniky v oblasti vyspělých technologií

- (602) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky ohledně tohoto režimu, byly potvrzeny závěry vyvozené v 963. až 967. bodě odůvodnění.

3.8.5. Odpočet příjmů z převodu technologií

- (603) Po poskytnutí prozatímních informací uvedla čínská vláda v obecné připomínce týkající se odpočtu příjmů z převodu technologií, že jí Komise ve fázi šetření a ověřování neposkytla příležitost předložit žádné informace nebo připomínky k tomuto programu.
- (604) Komise však tento odpočet nepovažuje za nový režim subvencí. Jedná se o jeden z daňových odpočtů stanovených v zákoně o dani z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi. Všechny daňové odpočty podle zákonů o dani z příjmů podniků byly součástí procesu šetření, neboť se na ně vztahovalo oznámení o zahájení řízení a dokument o zahájení šetření a memorandum.

a) Právní základ, zjištění vyplývající z šetření a výhoda

- (605) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky, potvrzují se závěry uvedené v 969. až 971. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

b) Specifičnost

- (606) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise neupřesnila, na jakém základě považuje tuto subvenci za specifickou, neboť čl. 4 odst. 2 písm. a) a čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení stanoví zcela odlišná kritéria specifičnosti.
- (607) Čínská vláda dále uvedla, že tuto subvenci nelze považovat za vývozní subvenci ve smyslu čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení a čl. 3 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, neboť není závislá na vývozu zboží, které je předmětem šetření, a není na něj vázána.
- (608) Čínská vláda dále tvrdila, že Komise neposkytla žádné důkazy o tom, že by dotčený odpočet byl omezen na konkrétní podniky nebo určitá odvětví. Po poskytnutí konečných informací dodala, že tento program není specifický ani *de iure*, ani *de facto*, jelikož způsobilé jsou podniky zapojené do přenosu technologií v rámci celého čínského hospodářství.
- (609) Čínská vláda tvrdila, že Komise neprokázala, že odpočet příjmů z převodu technologií závisí na výkonnosti, a že se v první fázi nezabývala připomínkami čínské vlády ohledně toho, že daný režim není závislý na vývozu zboží, které je předmětem šetření, ani na něj není vázán. Čínská vláda dále tvrdila, že čl. 3 odst. 1 písm. a) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních se nevztahuje na služby, tj. technologie, které nespadají do oblasti působnosti Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

- (610) Za prvé, Komise považovala tento odpočet za specifický na základě čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, neboť tento odpočet je výslovně omezen na podniky zapojené do převodu technologií.
- (611) Kromě toho příslušné oznámení č. 212 z roku 2009 ⁽¹⁰¹⁾ nestanoví objektivní kritéria způsobilosti jasně stanovená zákonem a způsobilá k ověření, která by byla neutrální, měla hospodářskou povahu a byla horizontálně použitelná. Oznámení odkazuje na další diskreční kritéria způsobilosti, jako:
- převedená technologie musí spadat do (nespecifikovaného) rozsahu technologií, o němž rozhodne ministerstvo financí a Státní daňová správa,
 - požadované „uznání převodu“ (nespecifikovanými) vědeckými a technologickými orgány na úrovni provincií a vyšší,
 - požadované „uznání převodu do zahraničí“ (nespecifikovanými) orgány obchodu na úrovni provincií a vyšší,
 - další kritéria stanovená daňovými orgány Státní rady.
- (612) Komise rovněž odkázala na čl. 4 odst. 4 písm. a) základního nařízení a na specifičnost *de jure*, neboť Komise byla schopna zjistit, že stejně jako u společností, u nichž byl dotčený odpočet daně napadnut, byla výhoda podmíněna vývozní výkonností společností.
- (613) Komise odkázala na 968. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž stanovila, že daňová kompenzace pro převod technologií opravňuje společnosti k preferenčnímu daňovému zacházení díky jejich vývozním aktivitám. Tato skutečnost je rovněž založena na informacích poskytnutých dotčenou společností, tj. že „odpočet za převod technologií se týká technologie převedené do zahraničí“, jak je uvedeno ve zprávě z mise, která byla této společnosti předána a která nebyla zpochybněna. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (614) Na základě toho byla tato tvrzení zamítnuta a závěry vyvozené v 972. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny.

c) Výpočet výše subvence

- (615) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely naznačila možnou chybu ve výpočtu sazby subvence týkající se tohoto odpočtu. Konkrétně tato společnost tvrdila, že výhoda měla být vypočtena pro období šetření, a nikoli pro rozpočtový rok 2022.
- (616) Stejně jako u jiných režimů daně z příjmu vycházela Komise při výpočtu všech daňových výhod z přiznání k dani z příjmu za rok 2022, jelikož výhoda získaná z těchto programů spadala do období šetření a dokumenty týkající se roku 2022 byly posledními dokumenty, které měla skupina Geely k dispozici až do konce procesu ověřování. Dané tvrzení bylo proto zamítnuto a závěry vyvozené v 973. až 974. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly potvrzeny.

Odpočet příjmů z převodu technologií

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina Geely	0,05 %

⁽¹⁰¹⁾ Oznámení Státní daňové správy o otázkách týkajících se osvobození a snížení daně z příjmů podniků souvisejících s převodem technologií.

3.8.6. Osvobození od spotřební daně u baterií

a) Právní základ

(617) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky k právnímu základu, byly potvrzeny závěry vyvozené v 976. až 978. bodě odůvodnění.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(618) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky ke zjištěním tohoto šetření, byl potvrzen závěr vyvozený v 979. bodě odůvodnění.

c) Výhoda

(619) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda tvrdila, že Komise neprokázala existenci finančního příspěvku ve smyslu čl. 1 odst. 1 písm. a) bodu 1 podbodů ii) Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a že žádný příjem nebyl prominut kvůli skutečnosti, že v Číně je obecnou normou neuplatňovat spotřební daň na širokou škálu výrobků. Toto tvrzení bylo po poskytnutí konečných informací zopakováno, když čínská vláda citovala zprávu Odvolacího orgánu ohledně US – FSC, bod 90, v níž se uvádí, že základem pro srovnání toho, co by bylo jinak splatné, „musí být daňová pravidla uplatňovaná dotyčným členem“. Čínská vláda vysvětlila, že vzhledem k tomu, že podle čínských daňových pravidel podléhá spotřební dani pouze malá podskupina luxusních a znečišťujících výrobků, a baterie jsou proto vyloučeny, neexistuje v první řadě žádná daňová povinnost, a tudíž žádné osvobození od daně.

(620) Komise s těmito prohlášeními nesouhlasí. Tvrzení čínské vlády, že „je obecnou normou“ nevybírat spotřební daň u široké škály výrobků, je obecné a nepodložené. Naproti tomu, jak je vysvětleno v 976. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, program vychází ze zvláštních pravidel týkajících se baterií a náterových hmot. Čínská vláda neprokázala, že stejné osvobození od daně je přiznáno na základě objektivních kritérií, a nepředložila žádné důkazy na podporu svých tvrzení. V každém případě skutečnost, že spotřební daň v Číně zahrnuje pouze luxusní a znečišťující výrobky, není v rozporu se závěry Komise. Kromě toho právní základ pro toto osvobození výslovně stanoví uložení spotřební daně na některé typy baterií, ale nevztahuje se na všechny typy, neboť jsou od ní osvobozeny lithiové primární baterie a lithium-iontové baterie (977. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Komise se proto domnívá, že existuje mnoho důkazů prokazujících, že tato subvence je specifická. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

(621) Jelikož nebyly vzneseny žádné připomínky ke zjištěním tohoto šetření, byl potvrzen závěr vyvozený v 980. bodě odůvodnění.

d) Specifičnost

(622) Ze stejných důvodů, jaké jsou uvedeny v 619. bodě odůvodnění tohoto nařízení, čínská vláda tvrdila, že nemůže existovat specifičnost ve smyslu čl. 2 odst. 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Po poskytnutí konečných informací čínská vláda dodala, že z důvodů uvedených v 619. bodě odůvodnění tohoto nařízení nemůže existovat žádná specifičnost a že Komise neprokázala, že tato subvence je poskytována pouze úzce vymezené skupině podniků nebo odvětví.

(623) Komise měla za to, že právní základ programu, na který se vztahuje oddíl 3.8 odst. 6 písm. a), ukazuje, že baterie podléhají spotřební dani ve výši 4 %, ale lithiové primární baterie a lithium-iontové baterie jsou osvobozeny od výběru spotřební daně, což splňuje kritéria stanovená jak v čl. 1 odst. 1 písm. a) bodě 1 podbodě ii), tak v čl. 2 odst. 1 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Komise proto považovala tuto subvenci za specifickou.

(624) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byl potvrzen závěr vyvozený v 981. bodě odůvodnění.

e) Výpočet výše subvence

(625) Po poskytnutí prozatímních informací skupina BYD tvrdila, že Komise vypočítala výhodu u některých mezipodnikových nákupů sad baterií dvakrát. Toto tvrzení bylo uznáno a výpočty byly odpovídajícím způsobem změněny.

(626) Revidovaná míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro skupinu BYD 1,33 %.

(627) Jelikož nebyly vzneseny žádné další připomínky, byly potvrzeny závěry vyvozené v 982. až 983. bodě odůvodnění.

Osvobození od spotřební daně u baterií

Název společnosti	Sazba subvence
Skupina BYD	1,33 %

3.8.7. Snížení daně z příjmů podniků pro klíčová odvětví

(628) Individuální zjišťování u společnosti Tesla (Shanghai) ukázalo, že u klíčových odvětví existuje snížení daně z příjmů podniků, což představuje subvenci ve formě ušlých příjmů čínské vlády.

a) Právní základ

(629) Právním základem tohoto programu je oznámení státní daňové správy šanghajskeho městského finančního úřadu šanghajske městské komise pro hospodářství a informační technologie (č. 70 z roku 2020).

(630) Oznámení jasně uvádí, že snížená sazba daně z příjmů podniků je vyhrazena klíčovým průmyslovým podnikům.

b) Zjištění vyplývající z šetření

(631) V návaznosti na individuální zjišťování u společnosti Tesla (Shanghai) Komise dospěla k závěru, že společnost Tesla (Shanghai) byla během období šetření považována za klíčový průmyslový podnik a že se na ni vztahovala snížená sazba daně z příjmů podniků ve výši 15 %.

c) Výhoda

(632) 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 ušlých příjmů čínské vlády, čímž dotčené společnosti získávají výhodu. Výhoda pro příjemce se rovná daňové úspoře.

- (633) Společnost Tesla (Shanghai) tvrdila, že program, který přiznává 15 % preferenční daňovou sazbu společnosti Tesla (Shanghai), byl nyní ukončen, a proto jej nelze napadnout. Příslušný právní základ a čtvrtletní daňové přiznání k zálohové platbě z 1. čtvrtletí 2023 a 1. čtvrtletí 2024 byly předloženy jako podpůrné důkazy.
- (634) Komise zdůrazňuje, že i když čtvrtletní daňové přiznání k zálohové platbě z 1. čtvrtletí 2024 ukazuje, že společnost podléhá daňové sazbě ve výši 25 %, čtvrtletní daňová přiznání nejsou konečná a týkají se pouze záloh. To tedy nepředjímá skutečnost, že společnosti Tesla (Shanghai) by mohla být v pozdější fázi a se zpětnou účinností znovu přiznána 15 % preferenční daňová sazba. Předložené důkazy, kterými byla společnosti Tesla (Shanghai) přiznána preferenční daňová sazba ve výši 15 %, byly ve skutečnosti datovány 19. ledna 2021, ale byly na společnost Tesla (Shanghai) použitelné zpětně od 1. ledna 2020⁽¹⁰²⁾. Lze proto důvodně předpokládat, že společnosti Tesla (Shanghai) mohla být následně přiznána 15 % preferenční daňová sazba se zpětnou působností. Vzhledem k nedostatku přesvědčivých důkazů o tom, že společnost Tesla (Shanghai) nebude opět způsobilá pro takovou preferenční sazbu daně, bylo toto tvrzení zamítnuto. Kromě toho byla preferenční daňová sazba ve výši 15 % přiznána v souladu s ustanoveními obsaženými v „Oznámení MIIT a Státní daňové správy o politikách v oblasti daně z příjmů právnických osob pro klíčová odvětví v čínské (šanghajske) pilotní zóně volného obchodu Lingang New Area“⁽¹⁰³⁾ a v souladu s požadavky „Správních opatření pro uznávání preferenčních politik v oblasti příjmů podniků pro klíčová odvětví v čínské (šanghajske) pilotní zóně volného obchodu Lingang New Area“⁽¹⁰⁴⁾. Neexistují žádné důkazy o tom, že by společnost Tesla (Shanghai) již nebyla považována za klíčové odvětví v oblasti Lingang, a že by tedy nebyla způsobilá pro další kola preferenční daňové politiky.
- (635) Po poskytnutí konečných informací společnost Tesla Shanghai uvedla, že analýza Komise provedená v 460. bodě odůvodnění obecného informačního dokumentu je neopodstatněná, jelikož preferenční daňová sazba ve výši 15 % byla udělena v souladu s ustanoveními obsaženými v „Oznámení MIIT a Státní daňové správy o politikách v oblasti daně z příjmů právnických osob pro klíčová odvětví v čínské (šanghajske) pilotní zóně volného obchodu Lingang New Area“, která uvádějí, že kvalifikované právnické podniky podléhají preferenční daňové sazbě ve výši 15 % po dobu pěti let od data založení. Vzhledem k tomu, že společnost Tesla Shanghai byla založena v roce 2018, preferenční daňová sazba byla použitelná do roku 2023. S ohledem na tuto skutečnost daná společnost uvedla, že existují přesvědčivé důkazy o tom, že společnost nebude opět způsobilá pro preferenční daňovou sazbu v rámci režimu snížení daně z příjmů podniků.
- (636) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila a zdůraznila, že daná společnost nepředložila žádný důkaz o tom, že v budoucnu nebude v žádné formě znovu využívat preferenčních daňových politik. Jak bylo prokázáno během šetření, různé společnosti zařazené do vzorku využívaly různé daňové preferenční režimy, jako je snížení daně z příjmů podniků pro podniky s vyspělými a novými technologiemi, například skupina BYD. Kromě toho Komise připomněla, že v minulých šetřeních zjistila, že podobné daňové režimy byly dále rozšířeny⁽¹⁰⁵⁾. Toto tvrzení proto bylo zamítnuto.
- (637) Společnost Tesla Shanghai dále dodala, že pokud by měl být tento režim napaden, měl by výpočet vycházet z daňového přiznání za období šetření, a nikoli z daňových přiznání za rok 2022. Společnost Tesla Shanghai zdůraznila, že daňová přiznání za období šetření před platbou záloh za první tři čtvrtletí roku 2023 byla předložena v předchozích písemnostech, a proto by Komise měla tyto informace použít k výpočtu výhody.

⁽¹⁰²⁾ Seznam způsobilých podniků je k dispozici online na adrese: <http://www.jiyu-ip.com/index.php/Index/newsDeil/id/767>.

⁽¹⁰³⁾ <https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202012/t456327.html>.

⁽¹⁰⁴⁾ <https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202011/t455875.html>.

⁽¹⁰⁵⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1519 ze dne 14. září 2015 o uložení konečného vyrovnávacího cla na dovoz bionafty pocházející ze Spojených států amerických po přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Rady (ES) č. 597/2009 (Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 99); prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1267 ze dne 29. července 2021 o uložení konečného vyrovnávacího cla na dovoz bionafty pocházející ze Spojených států amerických po přezkumu před pozbytím platnosti podle článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 (Úř. věst. L 277, 2.8.2021, s. 62).

- (638) Komise zdůraznila, že jak je vysvětleno ve 442. bodě odůvodnění obecného informačního dokumentu, Komise při výpočtu všech daňových výhod vycházela z přiznání k dani z příjmu za rok 2022, jelikož výhoda získaná z těchto programů spadala do období šetření (které zahrnuje poslední čtvrtletí roku 2022). Tak tomu bylo i u jiných daňových režimů. Odlišný přístup by rovněž vedl k diskriminaci mezi vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku a společností Tesla Shanghai, které bylo přiznáno individuální zjišťování a u níž inspekce na místě proběhla několik měsíců po inspekcích na místě u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Kromě toho Komise připomněla, že inspekce na místě u vyvážejících výrobců zařazených do vzorku se uskutečnily dříve než inspekce u společnosti Tesla Shanghai, a jejich konečná daňová přiznání za rok 2023 tudíž dosud nebyla k dispozici. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

d) Specifičnost

- (639) Tato subvence je specifická ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení, jelikož samotné právní předpisy omezují použití tohoto režimu pouze na určité klíčové podniky, které působí v určitých oblastech určených státem. Tesla (Shanghai) byla jasně uvedena na seznamu způsobilých společností.
- (640) Právní předpisy, kterými se orgán poskytující subvenci řídí, tedy výslovně omezují přístup k subvenci na určité odvětví a zeměpisnou oblast.

e) Výpočet výše subvence

- (641) 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.
- (642) Míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro společnost Tesla (Shanghai) 0,66 %.

Snížení daně z příjmů podniků pro klíčová odvětví

Název společnosti	Sazba subvence
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	0,66 %

3.8.8. Subvence, pokud jde o nespolupracující společnosti (skupina SAIC)

- (643) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC nesouhlasila s použitím článku 28 základního nařízení na společnosti zabývající se výzkumem a vývojem, které neposkytly odpovědi na dotazník, jak je uvedeno v 985. až 988. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tvrdila, že použití dostupných údajů mělo být založeno na jedné společnosti skupiny SAIC zabývající se výzkumem a vývojem. Zejména tvrdila, že ověřená společnost skupiny SAIC nevyužila stejných režimů subvencí jako společnosti skupiny Geely, které Komise použila jako dostupné údaje. Rovněž tvrdila, že společnost skupiny SAIC, která poskytla odpověď na dotazník, řádně vykázala výši grantových programů na základě svých účetních závěrek.
- (644) Pokud jde o dodavatele vstupů, který neposkytl odpověď na dotazník, skupina SAIC rovněž tvrdila, že by Komise měla postupovat podobným způsobem jako u společností, které se zabývají výzkumem a vývojem, jak je uvedeno v 989. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tj. upravit výši subvencí o i) preferenční financování; ii) grantové programy a iii) poskytování práv k užívání pozemků za cenu nižší než přiměřenou.

- (645) Jak již bylo uvedeno v 988. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise mohla informace předložené společností ve spojení zabývajících se výzkumem a vývojem, která poskytla odpověď na dotazník, ověřit pouze částečně. Komise se proto domnívala, že tyto informace nejsou spolehlivé, aby mohly být použity jako základ pro použití dostupných údajů, pokud jde o ostatní společnosti zabývajících se výzkumem a vývojem. Komise se rozhodla vycházet z výše subvencování stanovené pro ověřené společnosti zabývajících se výzkumem a vývojem v rámci skupiny Geely a použít ji jakožto přiměřené dostupné údaje. Měla proto za to, že spoléhání se na částečně ověřené informace pouze od jedné společnosti zabývajících se výzkumem a vývojem ve skupině SAIC, aniž by měla informace o společnostech zabývajících se výzkumem a vývojem, které odpověď na dotazník neposkytly, by nebylo reprezentativní pro stanovení výše subvencování. Skupina SAIC neprokázala, z jakého důvodu by použití uvedených údajů bylo zjevně nepřiměřené. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto. Ze stejných důvodů Komise rovněž zamítla tvrzení skupiny SAIC týkající se tohoto dodavatele vstupů.
- (646) Jelikož nebyly předloženy žádné další připomínky, potvrdila Komise svá zjištění uvedená v 985. až 989. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (647) Míra subvence stanovená v rámci tohoto specifického režimu činila pro skupinu SAIC 0,62 %.

3.9. Jiné režimy

- (648) Vzhledem k neexistenci nových prvků týkajících se programů uvedených v 990. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a z důvodu správní hospodárnosti nepovažovala Komise za vhodné dospět k závěru o napadnutelnosti těchto programů. Tím není dotčeno přezkoumání těchto opatření Komisí při příležitosti budoucích přezkumů.

3.10. Závěr ohledně subvencování

3.10.1. Metoda přidělování

- (649) Po poskytnutí prozatímních informací skupina SAIC tvrdila, že se Komise odchýlila od své zavedené praxe, když pro výpočet celkové výše výhody přidělila 100 % údajných subvenčních režimů poskytnutých holdingovými/finančními společnostmi a některými subjekty domácího trhu.
- (650) Skupina SAIC uvedla, že provedení přesných a realistických posouzení přenesení je povinností orgánu provádějícího šetření, aby v souladu s článkem 1 základního nařízení zajistil, že „aby se vyrovnala subvence, která byla přímo nebo nepřímo poskytnuta na zhotovení, výrobu, vývoz nebo přepravu jakéhokoli výrobku, jehož propuštění do volného oběhu v Unii působí újmu, může být uloženo vyrovnávací clo“. Jakoukoli subvenci poskytnutou na zhotovení, výrobu, vývoz nebo přepravu jakéhokoli výrobku, který nebyl propuštěn do volného oběhu v EU, nelze napadnout. To vyžadovalo, aby Komise určila, která část údajné subvence zvýhodňovala vyvážený výrobek a která část údajné subvence zvýhodňovala jiné výrobky, a aby rovněž prokázala, že příjemce subvence (pokud se liší od vyvážejícího výrobce) během období šetření přenesl výhodu na vyvážejícího výrobce⁽¹⁰⁶⁾. Skupina SAIC zejména uvedla, že přenesená částka by měla být omezena na procento podílu akcií, který v konečném důsledku drží skupina SAIC. Skupina SAIC proto tvrdila, že finanční příspěvky poskytnuté:
- výrobcům ze společných podniků nemohly být automaticky přeneseny na vývoz do EU, zejména v rámci jiného než čínského automobilového průmyslu. Kromě toho tito výrobci ze společných podniků vyráběli a prodávali výrobek, který je předmětem šetření, výhradně na domácím trhu, a proto lze předpokládat, že subvence, které tito výrobci ze společných podniků obdrželi, nejsou automaticky převáděny v rámci skupiny SAIC,
 - domácím obchodníkům nemohly být automaticky přeneseny na vývozní trh vzhledem k tomu, že mezi těmito dvěma prodejními řetězci nedochází k překrývání. Veškeré subvence, které obdržel domácí obchodník, se týkaly prodeje těchto společností na domácím trhu,

⁽¹⁰⁶⁾ Zprávy Odvolacího orgánu WTO ve věci US – Softwood Lumber IV, body 140–143; US – Washing Machines, bod 5.268.

- domácím spotřebitelům na nákup BEV na domácím trhu nemohly být přeneseny na vývozní trh, neboť vývoz BEV nebyl v rámci tohoto režimu zohledněn. Žádné subvence získané v rámci tohoto režimu proto nemohly být automaticky přeneseny na vývozní trh EU.
- (651) Po poskytnutí konečných informací skupina SAIC zopakovala, že analýza týkající se posouzení společných podniků a společností ve spojení by měla být přehodnocena. Dodala, že Komise by měla nejprve určit, jaké jsou „chybějící informace“, a použít dostupné údaje podle článku 28 základního antisubvenčního nařízení. V tomto ohledu skupina SAIC požádala o přezkoumání úrovně nedostatků u jednotlivých společností. Poté by Komise měla určit vyšší přenesené výše výhody.
- (652) Komise potvrdila své posouzení provedené v prozatímní fázi. Za prvé, jak je uvedeno ve 337. a 338. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a jak dokládá dopis zaslaný skupině SAIC ze dne 15. února 2024 ⁽¹⁰⁷⁾, Komise poskytla posouzení chybějících informací u jednotlivých společností a poskytla skupině SAIC příležitost poskytnout chybějící informace. Skupina SAIC však tyto chybějící informace neposkytla. Komise se navíc domnívala, že vzhledem ke vztahu mezi společnostmi v rámci skupiny SAIC není analýza přenesení nutná; Komise spíše, pokud jde o subvence, potřebovala použít správnou metodu přidělování, jelikož finanční prostředky jsou zastupitelné a mohou být převedeny z jednoho subjektu ve spojení na jiný bez ohledu na trh, kde se uskutečňuje prodej. Kromě toho Komise při výpočtu procentního podílu subvencování přiděleného dotčenému výrobku (klíč pro přidělování) již zkoumala individuální situaci každé společnosti v dané skupině. U společností poskytujících finanční služby v rámci skupiny SAIC vzala Komise v úvahu činnosti těchto finančních společností v rámci skupiny. Pokud jde o domácí transakce, Komise zohlednila odpovídající relevantní obrat, který rovněž zahrnoval obrat společností působících výhradně na čínském domácím trhu. Z tohoto důvodu bylo toto tvrzení zamítnuto.
- (653) Po poskytnutí prozatímních informací Komise opravila obrat skupiny SAIC použitý pro řádné přidělení zjištěných subvencí za účelem výpočtu výše subvencování celé skupiny. Podrobnosti byly dané společnosti poskytnuty ve zvláštním informačním dokumentu ze dne 20. srpna 2024.
- (654) Po poskytnutí konečných informací Komise znovu opravila obrat skupiny SAIC tím, že zahrnula obrat dosažený jinými pobočkami v rámci jedné z vyvážejících společností. Podrobnosti byly dané společnosti poskytnuty ve zvláštním informačním dokumentu ze dne 9. září 2024.
- (655) Po poskytnutí prozatímních informací Komise opravila hodnotu prodeje skupiny Geely do Unie použitou pro řádné přidělení zjištěných subvencí za účelem výpočtu výše subvencování celé skupiny. Podrobnosti byly dané společnosti poskytnuty ve zvláštním informačním dokumentu.
- (656) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že obrat dodavatelů, společností zabývajících se výzkumem a vývojem, prodejem a financováním by měl být zahrnut do celkového obratu pro stanovení celkové výše výhody.
- (657) Jak bylo vysvětleno v poskytnutí prozatímních informací, Komise uvedla, že jako první krok byla vypočtená výše subvencování pro každou společnost ve spojení přiřazena k dotčenému výrobku na základě kategorie společnosti nebo specifčnosti subvenční linie. V důsledku toho byl použit poměr obratu u dílčích montážních subjektů, společností zabývajících se výzkumem a vývojem a prodejců. Ve druhém kroku byla výhoda pro skupinu Geely vyjádřena obratem BEV vyvážejících/domácích výrobců v rámci skupiny Geely, konkrétně obratem BEV pro zákazníky, kteří nejsou ve spojení, u prodeje prostřednictvím subjektů, které jsou ve spojení se skupinou Geely. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹⁰⁷⁾ t24.001622.

3.10.2. *Clo platné pro ostatní spolupracující společnosti*

- (658) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a společnost GWM uvedly, že celní sazba platná pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku se po poskytnutí prozatímních informací zvýšila, zatímco celní sazby pro společnosti zařazené do vzorku se snížily.
- (659) Po poskytnutí prozatímních informací Komise zjistila, že výpočet vážené průměrné celní sazby platné pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku byl nesprávný, neboť u některých režimů řádně nezohlednil spolupracující společnosti zařazené do vzorku. Komise proto dokončila technickou opravu, která vedla ke zvýšení cla použitelného na spolupracující společnosti nezařazené do vzorku (ostatní spolupracující společnosti).
- (660) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda požádala Komisi, aby zveřejnila skutkový základ pro sazbu subvence stanovenou pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku vzhledem k tomu, že pro výpočet výše subvencování u společnosti SAIC byly použity dostupné údaje.
- (661) 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⁽¹⁰⁸⁾. Komise zejména uvedla, že finanční nástroje, jako jsou cenné papíry zajištěné aktivy nebo dluhopisy, z nichž vycházela při výpočtu výhody plynoucí z těchto režimů, byly využívány odvětvím BEV do značné míry obecně, a nikoli výjimečně. Pokud by vyvážející výrobci tyto informace Komisi oznámili při plné spolupráci, Komise by s těmito informacemi nakládala podobně, pokud jde o výpočet subvenčního rozpětí.
- (662) To znamená, že pro výpočet sazby subvence pro spolupracující vyvážející výrobce nezařazené do vzorku nebyly zohledněny sazby subvence stanovené pro poskytování baterií za cenu nižší než průměrnou a subvencování, pokud jde o nespolupracující společnosti skupiny SAIC, a přímé granty poskytnuté skupině Geely a skupině SAIC.
- (663) Po poskytnutí konečných informací společnost 24, čínská vláda a sdružení VDA tvrdily, že vážená průměrná sazba subvence stanovená pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku by měla rovněž zahrnovat sazbu subvence společnosti Tesla (Shanghai), protože tato společnost byla největším vyvážejícím výrobcem čínských BEV během období šetření a po něm. Podle čínské vlády by zahrnutí sazby subvence společnosti Tesla (Shanghai) do výpočtu vážené průměrné celní sazby subvence pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku nebylo v rozporu s čl. 15 odst. 3 základního nařízení.
- (664) Společnost 24 zejména tvrdila, že ustanovení čl. 27 odst. 1 základního nařízení nevylučují, že vyvážející výrobce, který nebyl původně vybrán, by se následně mohl stát součástí vzorku. Tato strana tvrdila, že výběr vzorku se provádí s cílem omezit šetření na přiměřený počet stran, výrobků nebo transakcí nebo na největší reprezentativní objem výroby, prodeje nebo vývozu, který může být v době, která je k dispozici, přiměřeně přezkoumán. Podle této strany, je-li přiznáno individuální zjišťování podle čl. 27 odst. 3 základního nařízení, mohla Komise založit svá zjištění na největším možném objemu výroby, prodeje nebo vývozu, který může být v době, která je k dispozici, přezkoumán, a zahrnout tak do výpočtu váženého průměru subvenčního rozpětí společnost Tesla (Shanghai).

⁽¹⁰⁸⁾ Viz rovněž obdobně WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (článek 21.5 DSU), zpráva Odvolacího orgánu ze dne 14. května 2009, bod 453.

- (665) Komise nezpochybnila skutečnost, že společnost Tesla (Shanghai) je jedním z největších vyvážejících výrobců. Avšak, jak je uvedeno v 57. a 59. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise považovala výběr vzorku tří různých vyvážejících skupin za největší reprezentativní objem, který mohla ve stanovené lhůtě přiměřeně 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 prodáváných 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. Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdila čínská vláda, je vzorek v subvenčních šetřeních obecně i v tomto šetření konkrétně založen také na jiných faktorech, než je objem výroby nebo vývozu, např. na reprezentativnosti subvencování, a nikoli (pouze nebo hlavně) na objemech. Toto šetření potvrdilo, že společnost Tesla (Shanghai) je jedinečnou společností, která není reprezentativní pro úroveň subvencování jiných výrobců BEV v Číně.
- (666) Pokud jde o konkrétní tvrzení společnosti 24, Komise se domnívá, že čl. 27 odst. 1 stanoví, že výběr vzorku lze použít, je-li počet vývozců vysoký, což byla pravda s ohledem na počet odpovědí obdržených v době výběru vzorku. Kromě toho, jak je uvedeno v 57. a 59. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise považovala svůj výběr vzorku tří různých vyvážejících skupin za největší reprezentativní objem, který mohl být ve stanovené lhůtě přiměřeně prošetřen. Skutečnost, že společnost Tesla (Shanghai), tedy jediné společnosti, která o to požádala, bylo přiznáno individuální zjišťování podle čl. 27 odst. 3 z toho důvodu, že její posouzení nebylo považováno za nepřiměřeně zatěžující, nemění závěr, že výběr vzorku byl reprezentativní. Ustanovení čl. 27 odst. 3 navíc nestanoví zařazení společností, kterým bylo přiznáno individuální zjišťování, do vzorku.
- (667) Na tomto základě měla Komise za to, že vzorek byl rovněž nejreprezentativnější pro výpočet cla pro spolupracující strany nezařazené do vzorku v souladu s čl. 15 odst. 3 základního nařízení, a dané tvrzení zamítla.

3.10.3. Výpočet sazeb subvence

- (668) 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.
- (669) 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 nezahrnula výši napadnutelných subvencí do výpočtu váženého průměru pro ty režimy a společnosti, u nichž zjištění pro stanovení zmíněných částek částečně vycházela z dostupných údajů, jak je uvedeno v 661. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (670) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda požádala Komisi, aby zveřejnila základ pro sazbu subvence pro spolupracující společnosti nezařazené do vzorku. Komise vysvětlila svůj výpočet váženého průměru v 661. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Kromě toho Komise rovněž poskytla nedůvěrnou verzi příslušného výpočtu. V souladu s čl. 29 odst. 4 použila Komise rozpětí hodnot CIF, aby ochránila důvěrnost údajů poskytnutých vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku.

- (671) Na základě výše uvedených skutečností by sazby konečného vyrovnávacího cla vyjádřené v cenách CIF na hranici Unie před proclením měly být tyto:

Společnost	Sazba subvence
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	17,0 %
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 — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Skupina SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	35,3 %
Tesla (Shanghai) (individuální zjišťování)	7,8 %
Ostatní spolupracující společnosti	20,7 %
Všechny ostatní společnosti	35,3 %

4. ÚJMA

- (672) Po poskytnutí prozatímních informací byly obdrženy připomínky k újmě od komory CCCME, čínské vlády, skupiny Geely, společnosti 18, společnosti 24 a sdružení VDA.
- (673) Po poskytnutí konečných informací byly obdrženy připomínky k újmě od komory CCCME, čínské vlády a sdružení CAAM.

4.1. Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

- (674) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise neposkytla dostatek podrobností týkajících se definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii. Komora CCCME a čínská vláda konkrétně uvedly, že v dokumentu o zahájení šetření bylo zmíněno dvanáct skupin, zatímco v 995. bodě odůvodnění prozatímního nařízení bylo zmíněno deset skupin, přičemž uvedly, že není jasné, zda byly některé skupiny vyloučeny z definice výrobního odvětví Unie. Skupina Geely rovněž uvedla, že v prozatímním nařízení neposkytla Komise žádná vysvětlení týkající se složení výrobního odvětví Unie kromě prohlášení, že se skládalo z deseti výrobců.
- (675) Komise vysvětlila, že z dvanácti skupin uvedených v dokumentu o zahájení šetření zmínila v 995. bodě odůvodnění prozatímního nařízení „přibližně deset skupin“, a sice na základě veřejně dostupných informací o tom, že společnost Fisker na začátku roku 2024 zkrachovala⁽¹⁰⁹⁾. Kromě toho nebyly během šetření shromážděny žádné další podrobnosti týkající se skupiny Bolloré, které by potvrzovaly, že skupina Bolloré skutečně vyrábí BEV v Unii.

⁽¹⁰⁹⁾ <https://www.electrive.com/2024/05/08/fisker-faces-insolvency-in-austria/>.

- (676) Komise dále objasnila, že jak je vysvětleno v 999. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, při vymezení výrobního odvětví Unie a výroby v Unii se Komise nezaměřila na značky nebo skupiny výrobců původního zařízení, ale na původ výroby BEV, tj. zda se jedná o výrobu BEV v Unii. Komise proto do své analýzy újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie zahrнула veškerou výrobu BEV v Unii (tj. BEV, která byla uvedena na trh nebo vyrobena v Unii). Z toho vyplývá, že z definice výrobního odvětví Unie nebyly vyloučeny žádné skupiny.
- (677) Skupina Geely rovněž tvrdila, že jelikož Komise vymezila výrobní odvětví Unie na základě místa výroby, a nikoli na základě státní příslušnosti značky nebo skupin, zkreslila analýzu újmy, neboť nezohlednila úlohu čínského dovozu přičitatelnou výrobcům v Unii a společnosti Tesla.
- (678) Analýza újmy se zaměřila na BEV vyráběná v Unii, a proto ukazatele újmy vycházejí z BEV vyráběných v Unii, a nikoli z BEV dovážených z Číny výrobci v Unii, jelikož v tomto případě výrobci v Unii jednají jako obchodníci, a nikoli jako výrobci. Komise však posoudila dovoz z Číny v 998., 1132. až 1136. bodě odůvodnění a v oddíle 6.2.9 prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (679) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že není jasné, co znamenají pojmy „výrobce původního zařízení“ a „přechod od vozidel se spalovacím motorem na BEV“ v souvislosti s definicí výrobního odvětví Unie, a že v prozatímním nařízení není podrobně popsán podíl a význam odvětví BEV v Unii v procesu tohoto přechodu.
- (680) V 995. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že většina z uvedených deseti skupin výrobců BEV jsou výrobci původního zařízení vozidel se spalovacím motorem, kteří přecházejí na výrobu BEV poté, co vstoupilo v platnost nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky. Ačkoli není jasné, jaká další vysvětlení požadovala komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu, Komise dále vysvětlila, že většina z uvedených deseti skupin výrobců BEV v Unii, s výjimkou společností Tesla a e.Go Mobile, byli výrobci vozidel se spalovacím motorem, kteří podle nařízení (EU) 2019/631 nahradili výrobu vozidel se spalovacím motorem výrobou BEV. Komise odkázala na tento proces přechodu s cílem poskytnout souvislosti a podrobnosti analýzy újmy, neboť přechod trhu Unie od vozidel se spalovacím motorem na BEV představuje v tomto případě významný faktor, který ovlivňuje řadu ukazatelů týkajících se stavu odvětví, jak je vysvětleno v 996. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v tabulce 1 prozatímního nařízení uvedla rozsah tohoto přechodu definovaný jako registrovaná BEV představující procentní podíl všech registrací osobních vozidel, který se zvýšil z 5,4 % v roce 2020 na 14,6 % v období šetření. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (681) Navzdory vysvětlením uvedeným v 675. a 676. bodě odůvodnění tohoto nařízení zopakovaly po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda své tvrzení, že Komise neposkytla dostatečné vysvětlení ohledně skutkových a právních otázek a rozhodnutí týkajících se složení odvětví BEV v Unii. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že u veškerých informací o složení výrobního odvětví Unie byla protiprávně zachována důvěrnost z důvodu anonymity poskytnuté výrobcům výrobního odvětví Unie a že nejsou známy tyto informace: i) počet výrobců – a nikoli pouze skupin – představujících výrobní odvětví Unie, vzhledem k tomu, že do vzorku byli zařazeni pouze jednotliví výrobci a definice strany ve spojení nebyla použita na výrobce BEV v Unii pro účely výběru vzorku a posouzení základních ekonomických ukazatelů, jako jsou prodejní ceny, ii) úroveň spolupráce výrobního odvětví Unie; iii) kdo je považován za výrobce původního zařízení a jaký je jejich význam v kontextu výrobního odvětví Unie, a iv) stupeň přechodu jednotlivých výrobců v Unii od výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV, který nelze získat z procentního podílu BEV prodaných na trhu Unie.

- (682) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda zaměňují složení výrobního odvětví Unie se složením vzorku výrobců v Unii. Komise nezachovala důvěrnost složení výrobního odvětví Unie. V dokumentu o zahájení šetření poskytla Komise seznam skupin výrobců v Unii a další vysvětlení byla uvedena v 675. a 676. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komise zachovala důvěrnost totožnosti výrobců v Unii zařazených do vzorku z důvodu anonymity poskytnuté výrobcům v Unii, jak je vysvětleno v 12. až 14. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Navíc vzhledem k tomu, že Komise poskytla počet a názvy skupin výrobců v Unii, nemusela vysvětlovat, kolik výrobních subjektů každá skupina zahrnuje. Kromě toho úroveň spolupráce při šetření nesouvisí s definicí výrobního odvětví Unie a Komise v 45. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že úroveň spolupráce při šetření je vyžadována pouze pro účely posouzení reprezentativnosti, a jelikož toto šetření bylo zahájeno z moci úřední, nemusela Komise úroveň spolupráce zveřejňovat. Význam výrobců původního zařízení v souvislosti s výrobním odvětvím Unie a stupeň přechodu výrobců automobilů v Unii již byly vysvětleny v 680. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (683) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že údaje Prodcom se jeví jako nespolehlivé, neověřitelné a zaměřené na výsledky, jelikož i) nebyly vykázané za jednotlivé členské státy nebo společnosti, ii) zdá se, že zahrnují všechna motorová vozidla s elektrickým pohonem (jako jsou čtyřkolky nebo vozidla přepravující více než devět cestujících), a nikoli pouze BEV, která jsou předmětem šetření, iii) zdá se, že se jedná spíše o odhady než o skutečná čísla, a iv) Komise nevysvětlila, jak posuzovala původ BEV. Komora CCCME dále tvrdila, že Komise nevysvětlila, jaká pravidla původu použila při zjišťování původu BEV vyráběných v Unii. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že není jasné, jak Komise získala údaje z databáze Prodcom z období šetření, jelikož tyto údaje nebyly zúčastněným stranám k dispozici a údaje Prodcom byly k dispozici pouze za kalendářní roky.
- (684) Komise použila údaje vykázané v databázi Prodcom ke stanovení objemu výroby, neboť se jednalo o nejlepší veřejně dostupný zdroj těchto informací. Přestože údaje vykázané v databázi Prodcom byly v zájmu zajištění důvěrnosti databázi Prodcom zaokrouhleny, Komise tyto údaje musela použít, jelikož neexistoval žádný jiný veřejně dostupný zdroj. Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda kromě kritiky spolehlivosti zmíněných údajů nepředložily žádné alternativní zdroje ani údaje. Aby Komise zajistila spolehlivost údajů Prodcom, ověřila navíc tyto údaje u zaměstnanců Eurostatu, kteří spravují databázi Prodcom⁽¹¹⁰⁾. Eurostat poskytl ujištění o přesnosti údajů o celkové výrobě v Unii, přičemž měl na paměti, že údaje za některé členské státy nebyly z důvodu zachování důvěrnosti zveřejněny. Kromě toho byly údaje Prodcom rovněž porovnány s jinými dostupnými zdroji, jak je uvedeno v 997. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jako jsou odpovědi společností zařazených do vzorku a veřejně dostupné údaje na internetových stránkách skupin výrobců. Pokud jde o údaje za období šetření, uvedla Komise v poznámce pod čarou 421 prozatímního nařízení, že údaje o výrobě za rok 2023 budou veřejně dostupné dne 1. července 2024. Údaje o výrobě za rok 2023 zpřístupnila databáze Prodcom⁽¹¹¹⁾ a tato výroba činí 1 720 329 jednotek. Vzhledem k tomu, že údaje za období šetření nebyly veřejně dostupné, vypočítala Komise objem výroby za období šetření s použitím údajů za tři měsíce roku 2022 a devět měsíců roku 2023. Výsledkem je 1 590 247 BEV, což se velmi blíží údajům vykázaným v tabulce 4 prozatímního nařízení (1 626 263 BEV).
- (685) Kromě toho se nepovažovaly za nutné žádné úpravy, pokud jde o výrobky mimo oblast působnosti šetření, jako jsou čtyřkolky a vozidla přepravující více než devět cestujících, protože i) použité údaje o objemu výroby z databáze Prodcom byly sladěny s údaji o výrobě uvedenými v odpovědích společností zařazených do vzorku a veřejně dostupnými zdroji a ii) elektrická vozidla přepravující více než devět cestujících a elektrická vozidla určená pro jízdu na sněhu, speciální vozidla pro přepravu osob na golfových hřištích a podobná vozidla se vykazují pod odlišnými kódy (29103000 a 29105200). Navíc Komise neměla k dispozici žádné údaje, které by

⁽¹¹⁰⁾ t24.007103.

⁽¹¹¹⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_12487127/default/table?lang=en.

naznačovaly, že výroba těchto výrobků nespádajících do definice výrobku byla dostatečně významná na to, aby odůvodňovala úpravu, a ani komora CCCME, ani čínská vláda tyto údaje nepředložily. Kromě toho bylo konstatováno, že Komise nevyvodila žádné závěry konkrétně na základě objemu výroby, jelikož Komise v 1167. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že v době, kdy trh Unie přecházel od vozidel se spalovacím motorem na BEV, existovala hrozba újmy, a nikoli podstatná újma, jak je vysvětleno v 996. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a rozsah tohoto přechodu byl stanoven na základě objemu registrovaných BEV, a nikoli vyrobených BEV. Navíc v 999. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise upřesnila, že výroba v Unii zahrnuje BEV, která byla uvedena na trh nebo vyrobena v Unii. Pravidla původu by byla relevantní například v případě, že BEV bylo sestaveno ve třetí zemi z dílů z Číny. Navíc bylo zřejmé, že údaje o výrobě vykázané v databázi Prodcom byly objektivní a nebyly zaměřeny na výsledek, jak tvrdila komora CCCME a čínská vláda. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (686) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly své tvrzení, že údaje o výrobě vykázané v databázi Prodcom nebyly ověřitelné. Komora CCCME rovněž uvedla, že místo toho měla Komise tyto informace získat od výrobního odvětví Unie, sdružení ACEA nebo jiných vnitrostátních sdružení.
- (687) Komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, proč by údaje o výrobě získané z jakýchkoli alternativních zdrojů byly ověřitelné nebo jiným způsobem spolehlivější než oficiální údaje získané z databáze Prodcom, které jsou shromažďovány a šířeny bez ohledu na dané šetření. Kromě toho tvrzení, že údaje Prodcom jsou „zaměřené na výsledky“, je zcela nepodložené a nepřijatelné, a to i bez ohledu na to, že údaje použité pro analýzu újmy byly získány před zahájením šetření. V každém případě si Komise ve skutečnosti vyžádala údaje o výrobě ve formuláři pro výběr vzorku pro výrobce v Unii a komora CCCME a čínská vláda o tom věděly. Kromě toho byly v co největší míře použity informace oznámené spolupracujícími výrobci v Unii, jak je vysvětleno v 997. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho ne všichni výrobci BEV v Unii jsou členy sdružení ACEA, a sdružení ACEA proto nemohlo předložit úplné údaje o výrobě. Pokud jde o jiná vnitrostátní sdružení, Komise považovala za zbytečné požadovat takové informace od každého sdružení, pokud měla přístup k údajům Prodcom. Pro úplnost se rovněž připomíná, že údaje o výrobě vykázané v databázi Prodcom byly předtím použity v jiných šetřeních⁽¹¹²⁾. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (688) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise dosud nevysvětlila, jak získala čtvrtletní údaje Prodcom, protože zúčastněné strany k těmto údajům neměly přístup.
- (689) Toto tvrzení je věcně nesprávné. V 684. bodě odůvodnění tohoto nařízení bylo jasné vysvětleno, že vzhledem k tomu, že údaje za období šetření nebyly veřejně dostupné, vypočítala Komise objem výroby za období šetření s použitím údajů za tři měsíce roku 2022 a devět měsíců roku 2023. Výsledkem bylo 1 590 247 BEV, což se velmi blíží údajům vykázaným v tabulce 4 prozatímního nařízení (1 626 263 BEV). Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹¹²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/1896 ze dne 11. července 2024, kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz určitých polyvinylchloridů (PVC) pocházejících z Egypta a Spojených států amerických (Úř. věst. L, 2024/1896, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1896/oj).

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/493 ze dne 12. února 2024, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz keramických obkládaček pocházejících z Čínské lidové republiky po přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. L, 2024/493, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/493/oj).

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/265 ze dne 9. února 2023 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu keramických obkládaček pocházejících z Indie a Turecka (Úř. věst. L 41, 10.2.2023, s. 1).

Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 412/2013 ze dne 13. května 2013 o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímně uloženého cla na dovoz keramického stolního a kuchyňského nádobí a náčiní pocházejícího z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 131, 15.5.2013, s. 1).

- (690) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že argument Komise v tom smyslu, že její zjištění o hrozbě újmy nebylo založeno na výrobě a že diskuse o výrobě je právně irelevantní, je nesprávný a nekoherentní, jelikož i) definice domácího výrobního odvětví byla základem pro analýzu hrozby újmy a příčinné souvislosti, a byla proto klíčovým prvkem šetření, ii) výroba výrobců v Unii zařazených do vzorku v porovnání s celkovou výrobou výrobního odvětví Unie byla klíčovým prvkem při stanovení reprezentativnosti vzorku výrobního odvětví Unie ze strany Komise a iii) některá prozatímní zjištění týkající se stanovení hrozby újmy (jako jsou zjištění týkající se hospodářské situace výrobního odvětví Unie, výpočtu výrobní kapacity výrobního odvětví Unie a zaměstnanosti) byla založena na údajích o výrobě výrobního odvětví Unie nebo z nich byla odvozena. Kromě toho se posouzení hrozby újmy provedené Komisí přímo týkalo výroby zjištěné v období šetření, jelikož Komise uvedla, že dovoz čínských BEV ohrožuje výrobu a prodej výrobního odvětví Unie.
- (691) Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády Komise netvrdila, že její zjištění o hrozbě újmy nebylo založeno na výrobě a že diskuse o výrobě byla právně irelevantní. Ve skutečnosti Komise v 685. bodě odůvodnění tohoto nařízení uvedla, že nevyvodila žádné závěry konkrétně na základě objemu výroby, jelikož v 1167. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že v době, kdy trh Unie přecházel od vozidel se spalovacím motorem na BEV, existovala hrozba újmy, a nikoli podstatná újma, a rozsah tohoto přechodu byl stanoven na základě objemu registrovaných BEV, a nikoli vyrobených BEV. To znamená, že bez ohledu na to, zda výroba výrobního odvětví Unie v období šetření činila 1,2 nebo 1,3 milionu BEV, tento aspekt neměl podstatný dopad na závěry šetření, včetně konkrétních prvků zdůrazněných komorou CCCME. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (692) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že i) Komise neposuzovala, zda by měli být z definice výrobního odvětví Unie vyloučeni někteří výrobci v Unii, a že některé skupiny by skutečně vyloučeny být měly, jelikož tyto skupiny mají společnosti v Číně, které vyvážely BEV na trh Unie, ii) někteří výrobci v Unii nebyli pouze ve spojení s čínskými vyvážejícími výrobci, ale byli rovněž odkázáni na čínská BEV, iii) skutečnost, že Komise nevyloučila z definice výrobního odvětví Unie určité skupiny, které dovážely BEV z Číny, podstatně zkreslila určení hrozby újmy, iv) unijní skupiny výrobců dovážející BEV z Číny měly prospěch z údajného subvencování v Číně, kterým se Komise zabývá ve stávajícím šetření. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise neposoudila procentní podíl, který představuje vlastní dovoz BEV na celkovém prodeji BEV u každého dotčeného výrobce v Unii, i když se jednalo o obecně přijímaný test, který Komise používá při posuzování toho, zda zahrnout výrobce v Unii s dovozem do definice domácího výrobního odvětví, a který byl použit v šetřeních týkajících se *masných kyselin z Indonésie* nebo *bionafty ze Spojených států amerických* ⁽¹¹³⁾. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že v případě šetření ohledně *kabelů z optických vláken z Číny* ⁽¹¹⁴⁾ Komise vyloučila dva výrobce v Unii z definice výrobního odvětví Unie kvůli značnému množství dovozu těchto společností z Číny a jejich vztahu s čínskými vyvážejícími výrobci.
- (693) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. V 998. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že tři výrobní skupiny (BMW, Renault a Mercedes-Benz) během posuzovaného období dovážely dotčený výrobek z Číny, a sice každá z nich 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

⁽¹¹³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/111 ze dne 18. ledna 2023, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz masných kyselin pocházejících z Indonésie (Úř. věst. L 18, 19.1.2023, s. 1), a nařízení Komise (ES) č. 193/2009 ze dne 11. března 2009 o uložení prozatímního antidumpingového cla na dovoz bionafty pocházející ze Spojených států amerických (Úř. věst. L 67, 12.3.2009, s. 22).

⁽¹¹⁴⁾ 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 a mění prováděcí nařízení (EU) 2021/2011 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz kabelů z optických vláken pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 12, 19.1.2022, s. 116).

Unie, jak je vysvětleno v tabulce 12 prozatímního nařízení. Tento objem dovozu uvedených tří skupin v Unii by měl být uveden do kontextu celkového objemu dovozu z Číny. Komise dále vysvětlila, že společnost Tesla dovezla značné množství BEV z Číny a v tabulce 12 prozatímního nařízení byl vykázán jejich objem, jakož i procentní podíl spotřeby v Unii. Kromě toho Komise v 999. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že při vymezení výrobního odvětví Unie a výroby v Unii se nezaměřila na značky nebo skupiny výrobců původního zařízení, ale na původ výroby BEV, a proto do své analýzy újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie zahrнула veškerou výrobu BEV v Unii (tj. BEV, která byla uvedena na trh nebo vyrobena v Unii). Komora CCCME a čínská vláda neupřesnily, kteří výrobci v Unii by měli být z definice výrobního odvětví Unie vyloučeni a z jakých důvodů. Trh s BEV byl ve skutečnosti globalizován do té míry, že vyloučení určité skupiny výrobců v Unii na základě skutečnosti, že dovoz uskutečňovaly jiné společnosti ve skupině, nebylo v tomto případě považováno za vhodné. Kromě toho nebyly zjištěny žádné skutečnosti v takovém rozsahu, že by vyloučení jakékoli konkrétní skupiny výrobců bylo odůvodněné. Je třeba poznamenat, že jakýkoli dopad na analýzu újmy u skupiny dovážející BEV z Číny by představoval dopad na mikroukazatele. Avšak vzhledem k tomu, že v tomto případě Komise zařadila výrobní subjekty do vzorku, jsou všechny mikroukazatele založeny na BEV vyrobených a prodaných v Unii. Navíc vzhledem k tomu, že výrobci v Unii jsou součástí velkých skupin společností, ve většině případů jsou BEV dovážena z Číny jinými subjekty, než je výrobní subjekt zařazený do vzorku. Komise rovněž uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, jak bylo posouzení hrozby újmy zkresleno, neboť v 1136. až 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Skutečnost, zda byla společnost Tesla zahrnuta, či vyloučena z definice výrobního odvětví Unie, neměla podstatný dopad na závěr posouzení hrozby újmy. Důvodem byla skutečnost, že se neočekávalo, že by se dovoz společností Tesla (Shanghai) z Číny výrazně zvýšil, protože volná výrobní kapacita společnosti Tesla (Shanghai) je velmi nízká, pokud vůbec existuje, jak je vysvětleno v 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o subvencování výrobců v Unii, komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, jak je tato skutečnost relevantní pro definici výrobního odvětví Unie. Dále bylo konstatováno, že vyrovnávací opatření byla uložena na všechna BEV dovážena z Číny, včetně těch, která dovážejí skupiny výrobců v Unii. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (694) V rozporu s tvrzením komory CCCME a čínské vlády Komise v případě *bionafty ze Spojených států amerických* neposuzovala procentní podíl dováženího dotčeného výrobku na celkovém prodeji dotčeného výrobku u každého výrobce v Unii. Během zmíněného šetření Komise uvedla, že bylo zjištěno, že tři společnosti náležející do stejné skupiny jsou ve spojení s vyvážejícími výrobci v USA a skupina sama dovážela významné množství dotčeného výrobku od svých vývozců ve spojení v USA. Tyto společnosti byly proto z definice výroby v Unii vyloučeny. V případě *mastných kyselin z Indonésie* Komise takové posouzení provedla, jelikož dovoz mastných kyselin provedl výrobní subjekt v Unii. Jak je vysvětleno v 692. bodě odůvodnění tohoto nařízení, ve stávajícím šetření tomu tak není. Výrobci BEV v Unii jsou součástí velkých skupin výrobců s několika subjekty a BEV jsou dovážena a prodávána jinými subjekty než těmi, které vyrábějí BEV v Unii. Skutečnost, že v předchozích šetřeních byli někteří výrobci v Unii dovážející výrobek, který je předmětem šetření, z dotčené země vyloučeni z definice výrobního odvětví Unie, neznamená, že Komise musí tyto výrobce automaticky vyloučit z definice výrobního odvětví Unie i v tomto šetření. Toto posouzení se provádí případ od případu a s ohledem na skutkové okolnosti každého šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (695) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly své tvrzení, že Komise měla z definice výrobního odvětví Unie vyloučit výrobce v Unii, kteří dováželi BEV z Číny ve významném množství, jako jsou společnosti Tesla, BMW a Renault. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že umělé rozlišování, které provádí Komise mezi subjekty výrobců v Unii zařazenými do vzorku a skupinami vyrábějícími BEV v Unii, a nejasné tvrzení, podle něhož dovoz čínských BEV ve většině případů uskutečňovaly údajně různé subjekty v konkrétních skupinách výrobců a nikoli subjekty zařazené do vzorku, jsou irelevantní, neobjektivní a nesoudržné. Komora CCCME odkázala v tomto ohledu na 833. bod odůvodnění tohoto nařízení, v němž se uvádí, že vzhledem k anonymitě poskytnuté výrobcům v Unii a malému počtu skupin výrobců v Unii, kteří během posuzovaného období dováželi BEV z Číny, nemůže Komise zveřejnit informace o tom, zda výrobci v Unii zařazení do vzorku dováželi BEV z Číny během posuzovaného období. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že sama Komise zařadila prodej BEV podle skupin výrobců v Unii do svých údajů agentury EEA ohledně registrací.

- (696) Komise trvá na svém stanovisku vysvětleném v 693. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že trh s BEV byl ve skutečnosti globalizován do té míry, že vyloučení určité skupiny výrobců v Unii na základě skutečnosti, že dovoz uskutečňovaly jiné společnosti ve skupině, nebylo v tomto případě považováno za vhodné. Kromě toho nebyly zjištěny žádné skutečnosti v takovém rozsahu, že by vyloučení jakékoli konkrétní skupiny výrobců bylo odůvodněné. Navíc rozlišování mezi subjekty výrobců v Unii zařazenými do vzorku a skupinami výrobců BEV v Unii nebylo umělé. Komise provádí výběr vzorku výrobců v Unii na úrovni subjektu, a nikoli na úrovni skupiny. Naopak pokud jde o vzorek vývozců, Komise vybírá vzorek vývozců na úrovni skupiny z důvodu rizika obcházení vývozu prostřednictvím subjektu s nižším clem. A konečně, na rozdíl od prohlášení komory CCCME Komise nezařadila prodej BEV podle skupin výrobců v Unii do svých údajů agentury EEA ohledně registrací. Tyto informace vykazala agentura EEA. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (697) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že výrobci v Unii, kteří dováželi významná množství BEV z Číny, by měli být vyloučeni z definice výrobního odvětví Unie, jelikož tento dovoz – který nebyl dočasný, stimuloval dovoz čínských BEV do Unie a představoval většinu dovozu z Číny – byl založen na obchodní strategii výrobců v Unii a dlouhodobých vztazích s čínskými výrobci BEV. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že jejich zahrnutí do výrobního odvětví Unie zkresluje ekonomické údaje týkající se výrobního odvětví Unie a posouzení hrozby újmy, jelikož stanovení rostoucího objemu dovozu čínských BEV a jeho podílu na trhu je základním kamenem zjištění Komise, pokud jde o: i) pravděpodobnost významného zvýšení dovozu BEV z Číny v dohledné budoucnosti a ii) dovoz čínských BEV ohrožující prodej výrobního odvětví Unie, podíl na trhu a ziskovost v období šetření a zvýšené negativní účinky na přechod výrobního odvětví Unie na BEV v dohledné budoucnosti. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že bez zahrnutí vlastního dovozu výrobního odvětví Unie by nebylo možné dospět k závěru o prudce rostoucím a vysokém podílu dovozu čínských BEV, a zejména dovozu čínských značek BEV, na trhu. Komora CCCME a čínská vláda navíc tvrdily, že Komise ve svém posouzení nezohlednila skutečnost, že vlastní dovoz představoval významnou část výrobní a prodejní strategie několika skupin výrobců v Unii, pokud jde o jejich prodejní portfolio BEV v Unii, a měl dopad na výrobu, prodej, podíl na trhu, jakož i ceny těchto výrobců automobilů v Unii a jejich přechod z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV v Unii. Komise považovala vlastní dovoz pouze za obchodované výrobky.
- (698) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. Jak bylo vysvětleno v oddíle 5 prozatímního nařízení a oddíle 5 tohoto nařízení, Komise dospěla k závěru, že v současném šetření existuje hrozba újmy, a nikoli podstatná újma. Při šetření, které prokáže podstatnou újmu, by výběr vzorku výrobce v Unii, který dovážel dotčený výrobek z dotčené země, mohl mít dopad na posouzení újmy a toto posouzení se provádí případ od případu. To však není případ stávajícího šetření, které prokázalo hrozbu újmy.
- (699) Kromě toho zjištění o hrozbě újmy nebyla založena na případném budoucím zvýšení dovozu ze strany výrobců v Unii, ale na bezprostředním nárůstu dovozu čínských BEV, jak bylo vysvětleno v oddíle 5 prozatímního nařízení. Tento závěr byl rovněž potvrzen údaji po období šetření, které ukázaly, že dovoz čínských BEV ve druhém čtvrtletí roku 2024 dosáhl 14,1 % (viz tabulka 12 tohoto nařízení) ve srovnání s 1,9 % v roce 2020. Kromě toho mají čínští výrobci BEV značné volné kapacity, které by mohli využít k výrobě BEV určených k vývozu na trh Unie, zatímco dovoz společnosti Tesla z Číny se v blízké budoucnosti výrazně nezvýší vzhledem k její nízké nebo vůbec žádné volné kapacitě a výrobnímu závodu v Německu. Jak bylo vysvětleno v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, na rozdíl od vysokého počtu oznámení od čínských vyvážejících výrobců 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 dováží z Číny jeden model nebo jednu značku BEV. Například skupina Renault dováží z Číny pouze model Dacia Spring, který se liší od modelů BEV vyráběných v Unii, jako jsou Renault Scenic, Renault Megane, Renault 5, Renault Zoe a Renault Kangoo. Prodejní cena modelu Dacia Spring nemá vliv na cenu ostatních modelů společnosti Renault vyráběných v Unii, jelikož tyto modely BEV nekonkurují modelu Dacia Spring. Kdyby byl model Renault Spring vyráběn v Unii, a nikoli v Číně, zvýšil by se tím objem výroby skupiny Renault, a tedy výrobního odvětví Unie. Vyšší objem výroby v Unii by však nezneplatnil zjištění o hrozbě újmy vyplývající z tohoto šetření. Kromě toho, kdyby byl model Dacia Spring vyráběn v Unii, nelze odhadnout, jaký by byl dopad nákladů, prodejních cen a ziskovosti, neboť i kdyby byly jednotkové výrobní náklady u modelů Renault nižší z důvodu vyššího objemu výroby, a tudíž by pokrývaly větší část fixních nákladů, je nepravděpodobné, že by prodejní cena modelu Dacia Spring vyráběného v Unii byla tak nízká jako prodejní cena modelu Dacia Spring vyráběného v Číně. Proto za předpokladu, že by Komise zařadila do vzorku subjekt, který vyrábí model Dacia Spring v Unii, z výše uvedeného důvodu nelze dospět k závěru, že

by zjištění týkající se ziskovosti výrobního odvětví Unie byla výrazně odlišná. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (700) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že dovoz čínských výrobků skupinami výrobců v Unii se měl na konci období šetření zvýšit, a citovaly některé příklady jako důkaz toho, proč tomu tak může být.
- (701) Komise vzala v úvahu příklady uvedené komorou CCCME a čínskou vládou v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1138. a 1139. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu nepředložily žádné nové informace. Údaje po období šetření (podle definice v 939. bodě odůvodnění tohoto nařízení) ve skutečnosti jasně ukazují zvýšení podílu čínských značek na trhu, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (702) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že i) Komise nevysvětlila, co znamená přechod výrobního odvětví Unie, vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie je i nadále odhodláno vyrábět vozidla se spalovacím motorem, mimo jiné vyrábí hybridní vozidla a rovněž investuje do jiných nových technologií, ii) Komise odkázala na přechod bez jakýchkoli faktických údajů a důkazů, přičemž výrobci v Unii ani zdaleka plně nepřecházejí od výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV, iii) v prozatímním nařízení není žádný důkaz o tom, že výrobní odvětví Unie realizuje „přechod“ a „stále se vyvíjí a dosud není zralé“, a skutečnost, že výrobní odvětví Unie nadále investuje, není důkazem přechodu odvětví, iv) výrobci v Unii již přechod dokončili, jelikož po mnoho let vyvážejí značný objem BEV a mají nejvyšší podíl na trhu Unie, který by neměli, kdyby se dosud nacházeli ve fázi přechodu, v) přesun k výrobě BEV nepředstavuje přechod, ale rozšíření nebo diverzifikaci podnikání, což je obchodní volba, pro niž ani Dohoda o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, ani základní nařízení nestanoví zvláštní pravidla či výjimky tak, aby jakýkoli aspekt v podobě vyšších nákladů, nižší ziskovosti atd. mohl být přičítán čínskému dovozu BEV.
- (703) Tato tvrzení nejsou opodstatněná. V 996. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že trh Unie přechází od vozidel se spalovacím motorem na BEV, a to představuje v tomto případě významný faktor, který ovlivňuje řadu ukazatelů týkajících se stavu odvětví. Kromě toho, na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády, Komise v 1194. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že unijní trh s BEV (a nikoli výrobci v Unii) se stále vyvíjí a dosud není zralý. Kromě toho Komise v tabulce 1 prozatímního nařízení prokázala, že v období šetření představovala BEV 14,6 % trhu Unie s osobními vozidly. V 995. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise dále vysvětlila, že většina výrobců v Unii jsou výrobci původního zařízení vozidel se spalovacím motorem, kteří přecházejí na výrobu BEV poté, co vstoupilo v platnost nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky. Pro účely tohoto šetření se výrobci v Unii rozumí výrobci výrobku, který je předmětem šetření, tj. BEV, a nikoli výrobci vozidel obecně. Stávající regulační rámec v Unii fakticky vyžaduje, aby výrobci osobních vozidel v Unii ukončili prodej vozidel se spalovacím motorem na trhu Unie do roku 2035, jak je vysvětleno v 1222. až 1223. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komise rovněž v 1224. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že cílů v oblasti emisí CO₂ lze dosáhnout prostřednictvím rostoucího podílu elektrických vozidel ve vozovém parku. Výroba a prodej většího množství BEV na trhu Unie je proto pro výrobce osobních vozidel v Unii více než jen rozšířením nebo diverzifikací podnikání, ve skutečnosti se totiž jedná o právní povinnost. Kromě toho skutečnost, že výrobci v Unii údajně po mnoho let vyvážejí značný objem BEV a měli nejvyšší podíl na trhu Unie, není v souvislosti s přechodem trhu Unie od vozidel se spalovacím motorem na BEV relevantní. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (704) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že hodnota investic uvedená Komisí v 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a uvedený zdroj tuto částku nezmiňují.
- (705) Komise netvrdila, že toto číslo bylo ověřeno. V 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise jasně uvedla, že investice spojené s přechodem na elektrifikaci se v letech 2022 až 2030 odhadují na přibližně 170 miliard EUR, a uvedla zdroj v poznámce pod čarou 432 a ve formátu PDF jako přílohu 15 dokumentu o zahájení šetření. Zmíněný zdroj uváděl investice několika výrobců vozidel, nejen výrobců osobních vozidel v Unii. Komise proto shrnula investice vykázané u výrobců osobních vozidel v Unii, s výjimkou investic jednoznačně určených do zeměpisných oblastí mimo Unii (jako jsou investice společnosti BMW ve výši 1,7 miliardy USD na přestavbu její továrny v Jižní Karolíně nebo investice skupiny Volkswagen ve výši 7,1 miliardy USD v Severní Americe a 17,5 miliardy USD v Číně). Zvolený přístup byl konzervativní, jelikož se týkal pouze investic výslovně zaměřených na Unii, kde bylo provedeno rozlišení. Komise tak například zohlednila pouze 20 miliard USD z investic do baterií skupiny Volkswagen ve výši 57 miliard USD, pouze 1 miliardu USD z investic do elektrických vozidel společnosti Volvo ve výši 3,75 miliardy USD a žádnou částku z celkových investic společnosti Tesla ve výši 500 miliard USD, neboť nebylo možné určit zeměpisnou oblast, do níž byly investice určeny. V zájmu vyjasnění byl v každém případě přesný výpočet zveřejněn ve veřejně přístupném spisu v den poskytnutí konečných informací⁽¹¹³⁾. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (706) Komise proto trvala na tom, že její prozatímní nařízení správně identifikovalo všechny skupiny výrobců v Unii a k výpočtu výroby v Unii použila nejvhodnější zdroje údajů, což znamená, že všechny její analýzy újm a příčinných souvislostí byly založeny na řádné definici výrobního odvětví Unie. Zjištění uvedená v 995. až 999. bodě odůvodnění byla proto potvrzena.

4.2. Určení příslušného trhu Unie

- (707) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 tvrdila, že by Komise měla ve svém šetření zohlednit charakteristiky leasingového trhu.
- (708) Komise objasnila, že pokud jde o objem prodeje, šetření se týkalo veškerého prodeje výrobního odvětví Unie. Pokud však jde o ceny, kdyby výrobci v Unii zařazení do vzorku prodávali BEV na základě leasingové smlouvy, nemohl by být takový prodej zahrnut do cenové analýzy, neboť by zkreslil analýzu průměrných cen vzhledem ke skutečnosti, že cena automobilu prodaného na základě leasingové smlouvy se výrazně liší od ceny automobilu prodaného na základě běžné prodejní smlouvy. Kromě toho bylo zjištěno, že objem tohoto prodeje vykázaný výrobci v Unii zařazenými do vzorku je velmi malý (méně než 1 % celkového prodeje v období šetření), jelikož výrobci v Unii se obecně přímo nepodílejí na prodeji na základě leasingové smlouvy, ale v tomto ohledu využívají třetí stranu.
- (709) Komise proto potvrdila svůj závěr uvedený v 1000. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.3. Spotřeba v Unii

- (710) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že pokud jde o výpočet zřejmé spotřeby: i) není jasné, proč byly údaje agentury EEA použity společně s údaji společnosti S&P Global Mobility a celními údaji členských států a jak byly tyto tři různé soubory údajů upraveny/smíšeny/agregovány, protože zatímco údaje agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility byly založeny na registracích, údaje členských států o dovozu vycházely z čistě celního odbavení BEV a nemohou být vzájemně propojeny a výsledkem by mohlo být například dvojí započtení dovozu, ii) nebyly vysvětleny soubory údajů a metodika, na jejichž základě byly údaje agentury EEA asimilovány a zjištěny, iii) Komise nezveřejnila podrobnosti souboru údajů společnosti S&P Global Mobility, který použila, a iv) Komise nezveřejnila základ, na němž byl objem dovozu čínských BEV založen na registracích odvozen ze směsi údajů agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility.

⁽¹¹³⁾ t24.006738.

- (711) Zřejmá spotřeba byla vypočtena jako celkový prodej výrobního odvětví Unie a celkový dovoz BEV. V 1002. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že zřejmá spotřeba zohledňovala i) celkový prodej výrobního odvětví Unie na trhu Unie, jak jej vykázala agentura EEA pro roky 2020, 2021 a 2022 a jak jej vykázala společnost S&P Global Mobility pro období šetření, jelikož tyto informace agentura EEA v době vyhlášení prozatímního nařízení ještě nezveřejnila, a ii) dovoz podle celních údajů členských států. Komise nesměšovala údaje vykázané agenturou EEA s údaji společnosti S&P Global Mobility. Kromě toho Komise v den vyhlášení prozatímního nařízení (tj. 4. července 2024) doplnila do nedůvěrného spisu šetření ⁽¹¹⁶⁾ extrakci údajů agentury EEA se všemi výpočty provedenými za účelem identifikace prodeje BEV výrobního odvětví Unie a čínských vyvážejících výrobců v celkovém prodeji BEV na trhu Unie v letech 2020, 2021 a 2022. Komise nemohla zveřejnit údaje společnosti S&P Global Mobility, jelikož byly chráněny autorským právem. Zdálo se však, že komora CCCME má k těmto nebo podobným údajům přístup, neboť je použila v důvěrné verzi svého podání.
- (712) Vzhledem k tomu, že údaje za rok 2023 byly agenturou EEA zveřejněny, Komise navíc revidovala údaje o zřejmé spotřebě za období šetření tím, že použila údaje agentury EEA pro prodej výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno v tabulce 1, aby mohla zveřejnit podkladové údaje, které byly zpřístupněny v nedůvěrném spisu šetření ⁽¹¹⁷⁾ v den poskytnutí informací.

Tabulka 1

Spotřeba v Unii (v kusech)

	Období šetření
Zřejmá spotřeba v Unii	1 652 107
Index (2020 = 100)	300

Zdroj: EEA a celní údaje členských států

- (713) Je třeba poznamenat, že existuje nevýznamný rozdíl mezi celkovou zřejmou spotřebou v Unii, která byla použita jako zdroj pro prodej výrobního odvětví Unie, podle údajů společností S&P Global Mobility (1 649 486 BEV, jak je uvedeno v tabulce 1 prozatímního nařízení), ve srovnání s údaji agentury EEA (rozdíl 0,16 %).
- (714) Kromě toho, jak je vysvětleno v 1002. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, byly shromážděny celní údaje z osmi členských států s velkým objemem dovozu a největšími regionálními námořními přístavy: Belgie, Francie, Německo, Itálie, Nizozemsko, Slovinsko, Španělsko a Švédsko. Komise tyto údaje prověřila na podrobné úrovni, což jí umožnilo oddělit dovoz BEV od dovozu jiného zboží, jako jsou čtyřkolky, elektrické skútry atd., které bylo rovněž dovezeno pod kódem KN 8703 80 10, ale nebylo dotčeným výrobkem. Nebylo proto jasné, proč komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že údaje od celních orgánů členských států by mohly vést ke dvojímu započtení dovozu. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (715) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že nejsou schopny pochopit, jakým způsobem Komise vyfiltrovala konečné registrace u dovozu čínských BEV a rozdělila je na dovoz čínských značek BEV a vlastní dovoz. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že údaje na internetových stránkách agentury EEA i) neuvádějí původ vozidel a ii) neumožňují přímou klasifikaci mezi dotčenými výrobky a jinými než dotčenými výrobky a Komise nevysvětlila, jak původ BEV stanovila. Komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že se zdá, že do registrací BEV započtených Komisí v tabulkách přiložených k nedůvěrnému spisu byly pravděpodobně zahrnuty některé jiné než dotčené výrobky. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že údaje o registracích za rok 2023 mají kategorii „EU/Čína“ a nebylo jasné, jak je to třeba chápat a na jakém základě byl proveden odhad dovozu modelu Y společnosti Tesla za tři čtvrtletí roku 2023 z Číny.

⁽¹¹⁶⁾ t24.005464.

⁽¹¹⁷⁾ t24.007104.

- (716) Komise objasnila, že z internetových stránek agentury EEA stáhla údaje o registraci BEV kategorie M1, které se týkají osobních automobilů. Užitková vozidla jsou zařazena do kategorie N1. Informace doplněné do nedůvěrného spisu se proto týkaly pouze osobních BEV, jak je vykazala agentura EEA. Některé modely BEV mají verzi osobních vozidel a užitkových vozidel, Komise však použila pouze osobní BEV, jak je vykazala agentura EEA. Deset ze 17 modelů uvedených komorou CCCME tedy existovalo ve variantách jako osobní i užitková vozidla. Zbývajících sedm modelů (z nichž pouze jeden z nich byl vyroben v Číně) byla skutečně užitková vozidla, avšak jejich objem byl velmi nízký a neměl žádný dopad na výpočet podílu na trhu.
- (717) Pokud jde o původ BEV, tyto informace v databázi agentury EEA skutečně nebyly k dispozici. Komise proto určila původ každého modelu BEV na základě veřejných informací (hledáním na internetu na různých internetových stránkách, kde byl každý model BEV vyroben). Tento úkol byl možný, neboť s výjimkou modelu Y u společnosti Tesla byly registrované BEV v posuzovaném období vyráběny buď v Unii, v Číně, nebo ve třetích zemích. V údajích vykázaných v nedůvěrném spisu Komise klasifikovala model Y jako model pocházející z EU/Číny. Poté byla Komise na základě odpovědi společnosti Tesla (Shanghai) na dotazník schopna určit objem u modelu Y vyrobeného v Číně a registrovaného v Unii ve třech čtvrtletích roku 2023.
- (718) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME tvrdila, že stále nebylo jasné a Komise nevysvětlila, proč vypočítala skutečnou spotřebu na základě údajů sdružení ACEA, a nikoli údajů agentury EEA, které byly základem pro výpočet registrace prodeje výrobního odvětví Unie a registrace prodeje čínských BEV na trhu EU. Pro výpočet skutečných podílů na trhu založených na spotřebě u čínských výrobců a výrobců v EU proto Komise stále používá dva různé soubory údajů pro čitatele a jmenovatele. Kromě toho Komise pro účely rozdělení dovozu čínských BEV v tabulce 12a prozatímního nařízení použila údaje agentury EEA pro čitatele a jmenovatele.
- (719) Komise použila sdružení ACEA jako zdroj u skutečné spotřeby v Unii, neboť sdružení ACEA tyto informace pravidelně měsíčně zveřejňovalo, zatímco agentura EEA údaje za rok 2023 zveřejnila až v červenci 2024. Mezi skutečnou spotřebou vykázanou sdružením ACEA a agenturou EEA však existuje pouze malý rozdíl, a proto neexistuje žádný podstatný dopad na výsledné podíly na trhu, jak je patrné z níže uvedené tabulky.

Tabulka 1.1

Skutečná spotřeba v Unii – Srovnání údajů sdružení ACEA a agentury EEA

Skutečná spotřeba v Unii	2020	2021	2022	Období šetření
Na základě sdružení ACEA	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082
Na základě agentury EEA	539 653	882 731	1 136 406	1 529 365
Rozdíl	0,2 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %

- (720) Pro účely výpočtu členění dovozu čínských BEV uvedeného v tabulce 12a prozatímního nařízení použila Komise jako jmenovatel skutečnou spotřebu vykázanou agenturou EEA, neboť údaje pro čitatele pocházely rovněž z databáze agentury EEA, a stejně tak všechny údaje pro výpočet podílů čínského dovozu na trhu pocházely z jedné databáze.
- (721) Závěry uvedené v 1001. až 1009. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a revidované, jak je vysvětleno v 711. bodě odůvodnění tohoto nařízení, byly proto potvrzeny.

4.4. Dovoz z dotčené země

4.4.1. Objem dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu

- (722) Nevýznamná revize zřejmé spotřeby, jak je vysvětleno v 711. až 713. bodě odůvodnění tohoto nařízení, neměla dopad na podíl čínského dovozu na trhu, který zůstal na úrovni 25,0 %, tj. stejný jako v tabulce 2a prozatímního nařízení.
- (723) Stejně jako v případě údajů o zřejmé spotřebě v Unii za období šetření, jak je vysvětleno v 710. bodě odůvodnění tohoto nařízení, aby Komise mohla zveřejnit podkladové údaje k příslušným výpočtům, revidovala údaje o objemu dovozu z Číny a jeho podílech na trhu na základě registrací po dovozu z dotčené země a jako zdroj použila údaje agentury EEA namísto údajů společnosti S&P Global Mobility, které použila v tabulce 2b prozatímního nařízení.

Tabulka 2

Objem dovozu v kusech a podíl na trhu

	Období šetření
Registrace po dovozu z dotčené země (v kusech)	345 888
Index (100 = 2020)	1 827
Podíl na trhu	22,8 %
Index (100 = 2020)	649

Zdroj: EEA

- (724) Je třeba poznamenat, že existuje nevýznamný rozdíl mezi celkovým počtem registrací BEV dovezených z Číny, který byl použit jako zdroj pro prodej výrobního odvětví Unie, podle údajů společnosti S&P Global Mobility (346 345 BEV, jak je uvedeno v tabulce 2b prozatímního nařízení), ve srovnání s údaji agentury EEA (rozdíl 0,13 %).
- (725) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise zkreslila výpočet podílu výrobního odvětví Unie na trhu, dovozu čínských BEV a dovozu ze třetích zemí, neboť vycházejí z různých jmenovatelů a nelze je sladit. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že Komise vypočítala podíl dovozu čínských BEV na trhu na základě skutečné spotřeby, ale podíl pro třetí země na základě zřejmé spotřeby, a kdyby byly sečteny podíly výrobního odvětví Unie, dovozu čínských BEV a dovozu ze třetích zemí na trhu, překročily by v každém roce posuzovaného období 100 %.
- (726) Tato tvrzení jsou věcně nesprávná. V prozatímním nařízení Komise nejprve vypočítala dva podíly na trhu pro čínský dovoz BEV a prodej výrobního odvětví Unie, první na základě zřejmé spotřeby a druhý na základě skutečné spotřeby (viz tabulky 2a, 2b a 5 prozatímního nařízení). U dovozu ze třetích zemí vypočítala Komise podíl na trhu pouze na základě zřejmé spotřeby (viz tabulka 17 v prozatímním nařízení), jelikož posouzení dovozu ze třetích zemí jako dalšího známého činitele v rámci analýzy příčinných souvislostí nevyžadovalo podíl tohoto dovozu na trhu na základě skutečné spotřeby. Kromě toho nebylo jasné, jaké výpočty provedla komora CCCME a čínská vláda, ale na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády se součet podílu čínského dovozu BEV na trhu (viz tabulka 2a prozatímního nařízení), prodeje výrobního odvětví Unie (viz tabulka 5 prozatímního nařízení) a dovozu ze třetích zemí (viz tabulka 17 prozatímního nařízení) na trhu rovná 100 % v každém roce posuzovaného období. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (727) Po přijetí prozatímního nařízení komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že podíl dovozu čínských BEV na trhu (registrací) nebyl vypočítán na základě zřejmé spotřeby stejným způsobem jako u výrobního odvětví Unie. Dále tvrdily, že v tabulce 2a prozatímního nařízení použila Komise jako číselník celní údaje o dovozu, a nikoli registrace čínských BEV.
- (728) Komise nevypočítala podíl registrací dovezených čínských BEV na trhu na základě zřejmé spotřeby, neboť zřejmá spotřeba je součtem prodeje výrobního odvětví Unie a dovozu podle údajů celních orgánů členských států. Takový podíl na trhu nemá žádný hospodářský smysl. Je třeba poznamenat, že prodej výrobního odvětví Unie představuje ve skutečnosti registrace BEV prodaných výrobním odvětvím Unie, zatímco objem dovozu se liší od objemu registrovaných dovezených BEV, neboť ne všechna dovezená BEV se prodají v okamžiku dovozu a některá dovezená BEV jsou uchovávána na skladě, aby mohla být prodána později. Aspekty týkající se zásob dovezených BEV byly vysvětleny v 1017. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (729) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise nesprávně uvedla, že argument komory CCCME týkající se podílů třetích zemí na trhu byl chybný, i když připustily, že podíl dovozu ze třetích zemí na trhu byl posouzen na základě zřejmé spotřeby. Komora CCCME dále tvrdila, že i) podíl dovozu čínských BEV na trhu byl vypočten na základě zřejmé i skutečné spotřeby, ii) výpočet dovozu na základě skutečné spotřeby nebyl proveden pro dovoz ze třetích zemí, přestože Komise měla k dispozici údaje agentury EEA, a iii) posouzení účinků objemu dovozu čínských BEV a jeho pravděpodobného vývoje pro analýzu hrozby újmy bylo provedeno především na základě podílu na trhu založeného na skutečné spotřebě. Komora CCCME dále tvrdila, že Komise uvedla, že podíly na trhu založené na zřejmé spotřebě nemají „žádný ekonomický smysl“, a proto to platí i pro dovoz ze třetích zemí.
- (730) V rozporu s prohlášením komory CCCME Komise neuvedla, že tyto podíly na trhu založené na zřejmé spotřebě nemají „žádný ekonomický smysl“. Ve skutečnosti Komise v 728. bodě odůvodnění tohoto nařízení uvedla, že nevypočítala podíl registrací dovezených čínských BEV na trhu na základě zřejmé spotřeby, neboť zřejmá spotřeba je součtem prodeje výrobního odvětví Unie a dovozu podle údajů celních orgánů členských států, a proto tento podíl na trhu neměl žádný ekonomický smysl. Pro úplnost Komise rovněž vypočítala podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na trhu po zavedení registrace, jak je uvedeno v tabulkách 17a a 17b tohoto nařízení, ačkoli ohledně těchto údajů nebyly vyvozeny žádné závěry.
- (731) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise nesprávně vypočítala podíl na trhu v tabulce 2b prozatímního nařízení vydělením dovozu BEV skutečnou spotřebou v Unii, která byla založena na údajích Evropského sdružení výrobců automobilů (dále jen „ACEA“), a nikoli na zřejmé spotřebě v Unii, která byla založena na stejných souborech údajů jako dovoz čínských BEV, tj. údajů agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility.
- (732) Toto tvrzení je rovněž věcně nesprávné. Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády Komise v tabulce 2b prozatímního nařízení vypočítala podíl na trhu u BEV dovezených z Číny, která byla skutečně prodána a registrována, a nikoli celkového čínského dovozu BEV. Tento objem byl proto správně vydělen skutečnou spotřebou v Unii, která vycházela z údajů sdružení ACEA. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (733) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise od začátku šetření vykazala různé objemy dovozu čínských BEV. Komora CCCME a čínská vláda konkrétně tvrdily, že nařízení o celní evidenci vykazalo 479 720 BEV dovezených z Číny v období šetření, zatímco v prozatímním nařízení Komise vykazala 412 425 BEV, a proto byla celní evidence dovozu založena na údajích, které nepředstavovaly skutečné důkazy, a byla tedy protiprávní a údaje uvedené v prozatímním nařízení stejně nejsou spolehlivé a přesné, kromě toho, že jsou neověřitelné.

- (734) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Existuje důvod, proč se údaj o objemu dovozu z Číny ve zmíněných dvou nařízeních liší. V nařízení o celní evidenci použila Komise jako zdroj pro dovoz z Číny databázi Surveillance. Jednalo se o jedinou databázi, kterou měla Komise k dispozici a která poskytovala údaje o dovozu do ledna 2024, tj. v době přípravy nařízení o celní evidenci. V prozatímním nařízení použila Komise jako zdroj pro dovoz z Číny celní údaje členských států, jak je vysvětleno v 1002. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komise v 1002. bodě odůvodnění prozatímního nařízení rovněž vysvětlila, že podrobnější zkoumání těchto údajů umožnilo rozlišovat mezi dovozem BEV a dovozem jiného zboží, jako jsou čtyřkolky, elektrické skútry atd., které byly vyloučeny z rozsahu tohoto šetření, a proto by neměly být zahrnuty do objemu dovozu z Číny. V době celní evidence dovozu neměla Komise k dispozici úplné údaje od celních orgánů členských států a rovněž se nerozhodla vyloučit čtyřkolky z rozsahu šetření. Toto rozhodnutí bylo přijato pouze v prozatímním nařízení. Komise navíc uvedla, že celní evidence dovozu nemůže být protiprávní, jelikož se jedná pouze o nástroj, který má Komise k dispozici, aby nařídila celním orgánům přijmout vhodná opatření k zavedení celní evidence dovozu, aby následně mohla být vůči dováženým výrobkům zavedena opatření ode dne celní evidence. Ustanovení čl. 14 odst. 5 základního nařízení rovněž ponechává Komisi prostor pro uvážení, kdy má být taková celní evidence provedena, a umožňuje celní evidenci z vlastního podnětu.
- (735) Tabulka 3 níže uvádí objem dovozu BEV z Číny na základě tří zdrojů, tj. databáze Surveillance, databáze Eurostatu a celních orgánů členských států.

Tabulka 3

Objem dovozu z Číny na základě různých zdrojů

Zdroj údajů	Období šetření
Databáze Surveillance	479 720
Databáze Eurostatu	421 723
Celní orgány členských států	412 425

- (736) Komise navíc nemůže zveřejnit podrobné údaje o dovozu od celních orgánů členských států, jelikož tyto údaje jsou velmi podrobné a obsahují důvěrné informace, jako je údaj o individuálním dovozu. Komora CCCME a čínská vláda však mají přístup k údajům Eurostatu a mohou zkontrolovat, zda údaje použité Komisí pro dovoz z Číny v prozatímním nařízení byly nižší než příslušné údaje Eurostatu o dovozu, jelikož údaje Eurostatu zahrnují rovněž čtyřkolky, které byly z rozsahu šetření v prozatímním nařízení vyloučeny. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (737) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že podle čínských vývozních statistik čínských celních orgánů byl objem čínského vývozu BEV do Unie mnohem nižší, a proto byly celní statistiky Unie nadhodnoceny.
- (738) Komise nemůže s tímto tvrzením souhlasit. V prozatímním nařízení Komise v tabulce 16 rovněž uvedla objem čínského vývozu do Unie během posuzovaného období na základě databáze GTA (která rovněž jako zdroj použila čínské celní orgány), který byl vyšší než objem dovozu vykázaný celními orgány členských států v tabulce 2a prozatímního nařízení. Při extrakci údajů z databáze GTA použila Komise kód výrobku 8703 80, který označuje „Motorové automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů, pouze s elektrickým hnacím motorem (kromě vozidel určených pro jízdu na sněhu, speciálních vozidel pro přepravu osob na golfových hřištích a podobných vozidel podpoložky 8703 10)“. Kromě toho čínská vláda ve své odpovědi na dotazník předložila velmi podobné údaje, a proto není jasné, proč čínská vláda tyto údaje zpochybňuje. Komora CCCME a čínská vláda neupřesnily, který kód výrobku použily k získání údajů o čínském vývozu BEV. Další podrobnosti o údajích o vývozu jsou uvedeny v 1128. bodě odůvodnění a v tabulce 16 tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (739) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda objasnily, že čínský kód výrobku použitý pro vykazování objemu vývozu BEV z Číny byl 8703 80, což je stejný kód jako kód použitý Komisí. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že důvodem tohoto rozdílu se zdá být skutečnost, že objem vývozu použitý Komisí zahrnoval vývoz v rámci jiných režimů obchodu, například zpracování, logistického zboží pro zvláštní monitorované celní oblasti, celních zón atd., zatímco údaje předložené komorou CCCME a čínskou vládou se týkaly pouze vývozu v rámci obecného režimu obchodu, což bylo naopak správnější.
- (740) Komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné důkazy na podporu svých tvrzení v tomto ohledu a nevysvětlily, proč byl objem vývozu v rámci obecného režimu obchodu přesnější než celkový vývoz BEV z Číny v rámci všech režimů. Kromě toho, jak je vysvětleno v tabulce 16 tohoto nařízení, existuje významný rozdíl mezi objemem vývozu vykázaným komorou CCCME a čínskou vládou a registrovanými čínskými BEV, a proto je objem vývozu vykázaný komorou CCCME a čínskou vládou jasně podhodnocen. Tyto údaje byly proto zamítnuty.
- (741) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že je jasné a je známo, že BEV z Číny dovážejí i jiní výrobci v Unii, nejen společnosti Tesla, Mercedes Benz, Renault a BMW.
- (742) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda neupřesnily, kdo jsou tito jiní výrobci v Unii. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (743) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise neprovedla objektivní posouzení dovozu čínských BEV, jelikož neoddelila a nevyloučila vlastní dovoz výrobců BEV v Unii (včetně výrobců původního zařízení v Unii, společnosti Tesla a dalších výrobců v Unii). Společnost 24 tvrdila, že by se posouzení Komise mělo zaměřit na dovoz BEV čínských značek, jelikož většinu dovozu tvoří čínské značky BEV, a v tomto případě neexistuje žádný faktický základ pro zjištění týkající se „zranitelnosti“ nebo „hrozby újmy“, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.
- (744) Jak bylo vysvětleno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti. Proto musí být objem dovozu z Číny posuzován na základě celkového objemu dovozu a nesmí být oddělen nebo vyloučen dovoz uskutečněný výrobci BEV v Unii. Vyrovnávací cla se vztahují na veškerý dovoz BEV z Číny, nikoli pouze na dovoz čínských vývozců. Vlastním dovozem jako dalším činitelem způsobujícím hrozbu újmy se Komise zabývala v oddíle 6.2.9 prozatímního nařízení a v oddíle 6.2.2.3 tohoto nařízení. Z údajů po období šetření navíc vyplývá, že podíl dovozu čínských značek na trhu se ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně zvýšil, zatímco veškerý ostatní dovoz z Číny se snížil, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (745) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly své tvrzení uvedené v 743. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komora CCCME dále uvedla, že i) posouzení hrozby újmy vycházelo z dovozu čínských značek BEV a ii) údaje Komise prokazují, že vlastní dovoz výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období postupně zvyšoval a zahrnuje většinu (téměř 70 %) dovozu čínských BEV a jejich podíl na trhu. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že vysvětlení poskytnutá Komisí v 744. bodě odůvodnění tohoto nařízení nebyla dostatečná.
- (746) Komise trvá na svém stanovisku uvedeném v 744. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Kromě toho v rozporu s tvrzením komory CCCME a čínské vlády nebylo posouzení hrozby újmy založeno pouze na dovozu čínských BEV, ale na veškerém dovozu, jak je uvedeno v oddíle 5 prozatímního nařízení. Toto posouzení však ukázalo, že hrozba újmy pocházela převážně z dovozu čínských BEV, jak bylo vysvětleno v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (747) Prozatímní závěry Komise uvedené v 1010. až 1017. bodě odůvodnění prozatímního nařízení ve znění revize podle tabulky 2 byly proto potvrzeny.

4.4.2. Ceny dovozu z dotčené země, cenové podbízení a stlačování cen

- (748) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise nezohlednila rozdíly ve fyzických a technických vlastnostech výrobku, které vedly k rozdělení BEV do různých modelů a segmentů trhu, které všechny ovlivňují prodejní ceny BEV a jejich srovnatelnost. V tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda zopakovaly své připomínky, které již vznesly ve svých předchozích podáních a které byly vysvětleny v prozatímním nařízení (viz například 139., 49. a 55. bod odůvodnění a poznámka pod čarou 425 prozatímního nařízení). Komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné nové důkazy na podporu těchto tvrzení.
- (749) Komora CCCME a čínská vláda navíc ignorovaly skutečnost, že – jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení – Komise použila systém kategorizace výrobků založený na PCN, který zohlednil klíčové vlastnosti BEV, jež mají vliv na prodejní cenu na trhu Unie, zejména délku, dojezd, výkon a typ pohonu kol. V tomto bodě odůvodnění Komise navíc vysvětlila, že BEV jsou sice 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 rovněž poznamenává, že zúčastněné strany se ke struktuře PCN nevyjádřily. Kromě toho, jak je dále vysvětleno v 1023. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, prodejní ceny čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a výrobců v Unii zařazených do vzorku byly upraveny na cenu pro prodejce, aby se zajistilo, že nedojde k nerovnováze, pokud jde o obchodní úroveň.
- (750) Kromě toho, pokud jde o segmenty trhu, Komise připomíná 1041. až 1043. bod odůvodnění prozatímního nařízení, kde již byla tato záležitost podrobně posouzena a zamítnuta. Komise v souhrnu připomněla, že pro osobní automobily neexistuje všeobecně přijímaná segmentace, a poznamenala, že neexistuje žádný systém klasifikace, který by popisoval segmenty tohoto odvětví za použití objektivních a měřitelných kritérií. V důsledku toho neexistovala žádná jasná dělicí čára mezi údajnými segmenty a tento prvek nebyl součástí systému Komise pro srovnání cen. Další informace týkající se segmentace byly rovněž uvedeny v 131., 141., 143., 167. a 173. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu nepředložily žádné nové důkazy. Komora CCCME a čínská vláda si jsou dále vědomy široké škály modelů výrobků prodávaných v Unii čínskými vyvážejícími výrobci a toho, že více než 90 % tohoto vývozu odpovídalo modelům výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno v 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Skutečnost, že čínští vývozci nevyváželi v některých takzvaných segmentech, nebyla relevantní pro spravedlivé srovnání cen, pokud byly vyvážené typy prodávané na trhu Unie porovnány s modelem Unie s podobnými vlastnostmi, jako tomu bylo v tomto šetření. Je tedy zřejmé, že při srovnání cen zaujala Komise extenzivní přístup k rozdílům ve fyzických a technických vlastnostech výrobku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (751) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že argument Komise, že neexistují žádné všeobecně přijímané segmenty trhu, nemůže vést k závěru, že všechna BEV jsou homogenní, zaměnitelná a vzájemně zastupitelná. Komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu odkázaly na údaje společnosti S&P Global Mobility a na ekonomickou analýzu provedenou dvěma profesory z Katholieke Universiteit Leuven a Centra pro výzkum hospodářské politiky, která byla předložena před uložením prozatímních vyrovnávacích cel a popsána v 1252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (752) Stejně jako v předchozích tvrzeních komora CCCME a čínská vláda ignorovaly podrobná vysvětlení, která v tomto ohledu poskytla Komise v prozatímním nařízení, zejména v 1041. až 1048. bodě odůvodnění, a na podporu svého tvrzení nepředložily žádné nové důkazy. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (753) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA rovněž tvrdilo, že analýza Komise nezohlednila důležité prvky trhu s osobními vozidly v Unii, včetně segmentů BEV.
- (754) Komise podotýká, že sdružení VDA nevysvětlilo, které důležité prvky, kromě segmentace trhu s BEV, Komise údajně nezohlednila. Kromě toho, pokud jde o segmentaci, Komise tento prvek ve svém šetření zohlednila. Segmentace byla podrobně posouzena v 1041. až 1043. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a sdružení VDA nevysvětlilo, co v posouzení Komise v tomto ohledu chybělo. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (755) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že v 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uznala skutečnost, že výrobci BEV v Unii sami dováželi cenově dostupné modely z Číny.
- (756) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Na rozdíl od toho, co tvrdí komora CCCME a čínská vláda, znění 1137. bodu odůvodnění prozatímního nařízení odkazovalo na dovoz společnosti Tesla z Číny, u něhož se neočekává, že by se výrazně zvýšil, protože volná výrobní kapacita společnosti Tesla je velmi nízká. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (757) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že odkaz Komise na použití PCN v 1043. až 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je zavádějící. V tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda uvedly, že PCN byla použita pouze po dobu jednoho roku posuzovaného období a pouze pro účely posouzení cenového podbízení v období šetření, nikoli však pro stlačování cen a obecné posouzení čínských dovozních cen BEV.
- (758) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, proč je odkaz Komise na použití PCN v 1043. až 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zavádějící. Kromě toho je praxí Komise požádat vývozce zařazené do vzorku a výrobce v Unii zařazené do vzorku, aby předložili podrobné údaje o prodeji a výrobních nákladech na úrovni PCN pouze za období šetření, a nikoli za celé posuzované období. To je zřejmé z dotazníků pro vývozce zařazené do vzorku a výrobce v Unii zařazené do vzorku, které jsou dány k dispozici na začátku šetření. Komora CCCME a čínská vláda tuto otázku nevnesly v dřívější fázi šetření, kdy Komise mohla potenciálně požádat vývozce zařazené do vzorku a výrobce v Unii zařazené do vzorku o předložení dodatečných informací na úrovni PCN. Není jasné, proč komora CCCME a čínská vláda vznesly tento bod až v této pozdní fázi šetření. Toto tvrzení byla proto zamítnuta.
- (759) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že PCN neodrážejí všechny vlastnosti výrobku a faktory ovlivňující srovnatelnost cen.
- (760) Jak bylo vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, žádná zúčastněná strana se nevyjádřila ke struktuře PCN na začátku šetření, kdy Komise mohla PCN v odůvodněných případech revidovat. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (761) Po poskytnutí prozatímních a konečných informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise v tomto případě neprovedla žádné posouzení zaměnitelnosti a zastupitelnosti BEV. Komora CCCME dále uvedla, že skutečnost, že se Komise v období šetření spoléhala na shodu mezi PCN, nepostačovala ke stanovení vysoké konkurence a zastupitelnosti mezi dovozem čínských BEV a BEV vyráběnými v Unii vzhledem ke skutečnosti, že i) Komise uvedla, že BEV jsou „složitě výrobky s velkým počtem různých atributů a funkcí“, ii) sortiment čínských i unijních BEV se během celého posuzovaného období měnil, iii) Komise uvedla, že vlastní dovoz měl doplňovat prodej výrobců v Unii a zahrnoval odlišné modely než modely vyráběné výrobním odvětvím Unie v Unii.

- (762) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. V 1043. až 1049. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla Komise k závěru, že BEV tvoří jednotný a celistvý trh se vzájemně zaměnitelnými výrobky. Její zjištění, že více než 90 % čínského dovozu bylo možno propojit s výrobním odvětvím Unie zařazeným do vzorku, navíc jasně prokázalo zaměnitelnost a zastupitelnost mezi BEV vyráběnými výrobním odvětvím Unie a čínským dovozem. Komora CCCME navíc zaměňuje typy výrobku s výrobkem jako takovým. Jen proto, že BEV jsou složitým výrobkem a existuje několik modelů BEV, neznamená to, že jednotlivé modely BEV nejsou vzájemně zaměnitelné a nahraditelné. Například BEV s dojezdem 300 km lze zaměnit a nahradit BEV s dojezdem 400 km. Jak bylo vysvětleno v 1043. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, různé typy BEV 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. Skutečnost, že se v posuzovaném období změnil sortiment výrobků jak u čínských vyvážejících výrobců, tak u výrobců v Unii, nemá žádný dopad na zaměnitelnost a zastupitelnost BEV. Navíc jak je vysvětleno v 1045. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v období šetření čínští vyvážející výrobci vyváželi širokou škálu modelů BEV za značně rozdílné ceny, které konkurovaly modelům BEV vyráběným výrobcí v Unii, přičemž v blízké budoucnosti plánují své portfolio pro trh Unie ještě více rozšířit. V 1048. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla Komise k závěru, že čínští vyvážející výrobci se neomezují na určité konkrétní typy BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (763) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že informace o rozpětí cenového podbízení poskytnuté čínskému vyvážejícímu výrobcí zařazenému do vzorku ukázaly, že dovoz čínských BEV a výrobní odvětví Unie soutěží pouze v omezených segmentech výrobků a PCN.
- (764) Toto tvrzení je věcně nesprávné a zavádějící. Za prvé, jak bylo opakovaně vysvětleno v prozatímním nařízení, Komise při výpočtu cenového podbízení nezohlednila existenci jakékoli údajné segmentace trhu. Použitá PCN by ve skutečnosti pokrývala hlavní charakteristiky ovlivňující ceny BEV, i kdyby jakákoli segmentace existovala. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1031. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla z hlediska objemu vyšší než 90 % u každého z vyvážejících výrobců. Zohlednění počtu PCN, která byla propojena s PCN výrobního odvětví Unie, aby bylo možné posoudit hospodářskou soutěž mezi čínskými BEV a BEV z Unie, je zavádějící, neboť každé PCN se na trhu Unie prodává v různém množství. Pokud například jeden čínský vyvážející výrobce prodává na trhu Unie devět PCN a pouze čtyři z nich byla propojena s PCN výrobního odvětví Unie, neznamená to, že hospodářská soutěž mezi čínským vyvážejícím výrobcem a výrobcí v Unii je nízká, když z hlediska objemu více než 90 % vyvezených čínských BEV odpovídá BEV z Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (765) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že analýza Komise týkající se stlačení cen není v souladu s čl. 15 odst. 1 a čl. 15 odst. 2 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, protože i) čínské dovozní ceny uvedené Komisí byly průměrné převodní ceny, které nezohledňovaly rozdíly v obchodní úrovni a fyzické a technické rozdíly mezi BEV a sortimentem výrobků; ii) Komise neprokázala, že čínský dovoz byl důvodem stlačení cen výrobního odvětví Unie; iii) Komise nevzala v úvahu, že mezi rokem 2020 a obdobím šetření byli výrobci v Unii schopni zvýšit prodejní ceny o 38 %; iv) Komise nezohlednila skutečnost, že určitý dovoz uskutečnili sami výrobci v Unii; v) dovoz BEV čínských značek byl omezen na segment C, a nemohl proto převzít prodej a podíl výrobního odvětví Unie na trhu jako celek; vi) Komise nezohlednila dopad na ceny při neexistenci čínského dovozu; vii) Komise ve své analýze stlačení cen nezohlednila všechny známé faktory, zejména v souvislosti s přechodem od vozidel se spalovacím motorem na BEV; viii) Komise nezohlednila údajnou neexistenci konkurenčního překryvu mezi BEV čínských značek a prodejem výrobního odvětví Unie; ix) Komise nezohlednila dopad vnitřní hospodářské soutěže mezi výrobci v Unii; x) Komise nezohlednila, do jaké míry ovlivňovali tržní ceny prodejci, a xi) Komise řádně nevysvětlila své tvrzení v 1034. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že prodejní cena čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byla o 30 % nižší než výrobní náklady výrobního odvětví Unie.

- (766) Pokud jde o bod i), Komise nezpochybnila, že ceny v tabulce 3 prozatímního nařízení odpovídaly průměrným převodním cenám na úrovni CIF a že se jednalo o průměrné ceny. Tyto ceny však nebyly v analýze stlačení cen použity. Místo toho použila Komise vývoj prodejních cen a jednotkových výrobních nákladů výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno v 1033. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, objem dovozu z Číny a jeho podíl na trhu a míru hospodářské soutěže s čínskými BEV, jak je vysvětleno v 1035. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (767) Pokud jde o bod ii), který byl zopakován po poskytnutí konečných informací, Komise nesouhlasí s tím, že neprokázala, že ceny stlačoval čínský dovoz. Analýza srovnání cen v 1034. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a analýza cenového podbízení uvedená v 1022. až 1030. bodě odůvodnění prozatímního nařízení spolu s rostoucím podílem čínského dovozu na trhu (jak je uvedeno v 1035. bodě odůvodnění prozatímního nařízení) jasně ukázaly, že čínský dovoz byl hlavním faktorem stlačení cen, kterému bylo vystaveno výrobní odvětví Unie.
- (768) Pokud jde o bod iii), Komise v 1076. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Unie za kus se zvýšily o 38 %, což bylo způsobeno změnami ve skladbě modelů prodáváných 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 výrobní odvětví Unie uvedlo na trh a prodávalo nové modely. Jak je však vysvětleno v 1033. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výrobní odvětví Unie nebylo schopno dostatečně zvýšit své ceny tak, aby pokrylo své náklady.
- (769) Pokud jde o bod iv) týkající se dovozu výrobců v Unii, Komise byla ohledně tohoto typu dovozu v prozatímním nařízení zcela transparentní. Pro analýzu stlačení cen byl však relevantní veškerý dovoz BEV z Číny, protože veškerý dovoz byl považován za subvencovaný. Komise se ve své analýze cenového podbízení zaměřila pouze na dovoz uskutečněný třemi čínskými skupinami zařazenými do vzorku, protože se jednalo o skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku.
- (770) Pokud jde o bod v), který byl rovněž zopakován po poskytnutí konečných informací, Komise nesouhlasí s tvrzením, že čínský dovoz byl co do rozsahu a objemu omezený. Ve skutečnosti tři čínští vývozci zařazení do vzorku vyváželi během období šetření 17 PCN. K podstatnému zvýšení čínského podílu na trhu uvedenému v tabulkách 2a a 2b prozatímního nařízení nedošlo pouze v jednom tzv. „segmentu“ trhu. 17 dotčených PCN se týká BEV o délce nejméně 4 200 mm, dojezdu nejméně 300 km, plného rozsahu výkonu a pohonu kol stanovených v daném PCN.
- (771) Pokud jde o bod vi), Komise nesouhlasí s tím, že by ke stlačení cen došlo i bez čínského dovozu. Je zřejmé, že trh Unie by byl značně odlišný, pokud by se na trhu Unie nevyskytovalo velké množství subvencovaného čínského dovozu za ceny, které se podbízejí cenám v Unii. Je zřejmé, že kdyby neexistovala nekalá čínská hospodářská soutěž, výrobní odvětví Unie by na trhu Unie prodalo mnohem více BEV a snížilo by jednotkové náklady tím, že by mělo mnohem lepší schopnost rozložit své fixní náklady na větší objem prodeje. To by výrobcům v Unii umožnilo stanovit ceny na ziskovější úrovni v souvislosti s přechodem trhu z vozidel se spalovacím motorem na BEV.
- (772) Pokud jde o bod vii), Komise nesouhlasí s tím, že její analýza stlačení cen byla chybná, protože se nevyjádřila ke všem relevantním faktorům. Ve skutečnosti byly posouzeny všechny faktory zjištěné během šetření. Přechod trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV byl klíčovou součástí zjištění Komise týkajících se újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie. Dopadu stlačení cen na přechod byla ve znění závěru Komise o situaci výrobního odvětví Unie v oddíle 4.5.4 prozatímního nařízení přisouzena zásadní role.
- (773) Pokud jde o bod viii), který byl rovněž zopakován po poskytnutí konečných informací, šetření neodhalilo, že existuje významný nedostatek konkurenčního překryvu mezi čínským dovozem a prodejem výrobního odvětví Unie. Jak je uvedeno v 1044. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise zaznamenala vysoký stupeň shody mezi dováženými typy výrobku a typy výrobku prodávány výrobním odvětvím Unie.

- (774) Pokud jde o bod ix) odkazující na vnitřní hospodářskou soutěž mezi výrobci v Unii, Komise zastává názor, že ačkoli je tato hospodářská soutěž silná, jedná se o spravedlivou hospodářskou soutěž, která se vyvinula ve prospěch spotřebitelů v Unii. Naproti tomu subvencovaný dovoz pronikl na trh Unie s využitím silného subvencování poskytnutého čínskou vládou.
- (775) Pokud jde o bod x), úloha prodejců na trhu byla popsána v 1024. až 1027. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Prodejci mohou ovlivnit ceny na trhu Unie jak u dovážených BEV, tak u BEV vyráběných výrobním odvětvím Unie. Tento vliv se však omezuje na slevy, které mohou být nabízeny jejich zákazníkům v rámci jejich celkové marže. Tento vliv na ceny proto byl velmi omezený jak u dovážených BEV, tak u BEV vyráběných výrobním odvětvím Unie. Kromě toho vzhledem k tomu, že výpočet cenového podbízení byl proveden na úrovni prodejců, nebyly ceny nabízené ze strany prodejců konečným spotřebitelům pro výpočet relevantní.
- (776) Pokud jde o bod xi), tento výpočet byl pro období šetření proveden podle jednotlivých typů, a proto byl podobný cenovému podbízení, s výjimkou toho, že skutečné ceny v Unii byly nahrazeny jednotkovými výrobními náklady výrobního odvětví Unie. Toto rozpětí (30 %) bylo mnohem vyšší než rozpětí cenového podbízení (12,7 %), neboť zohlednilo rovněž finanční ztráty výrobního odvětví Unie, které byly shrnuty v tabulce 10 prozatímního nařízení (10,8 % v období šetření), a jmenovatelem použitým pro výpočet byla dovozní cena CIF. Vypočtené rozpětí prokázalo, do jaké míry hrozí, že čínský dovoz způsobí výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu prostřednictvím cenového tlaku.
- (777) Tvrzení uvedená v 765. bodě odůvodnění tohoto nařízení byla proto zamítnuta.
- (778) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 24 tvrdila, že se Komise dopustila pochybení, když ve své analýze stlačení cen předpokládala, že výrobci v Unii by plánovali své modely ocenit za plné náklady a zisk. Společnost 24 rovněž uvedla, že situace výrobního odvětví Unie se zlepší, jakmile se zvýší objem výroby a výrobci začnou těžit z úspor z rozsahu.
- (779) Komise souhlasí s tvrzením společnosti 24, že situace výrobního odvětví Unie se zlepší, jakmile se zvýší objem výroby a výrobci začnou těžit z úspor z rozsahu, jak je vysvětleno v 1194. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Jak je však uvedeno v 1195. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tabulky 2a a 2b prozatímního nařízení ukazují, že výrobní odvětví BEV v Unii ztrácí podíl na trhu neudržitelným tempem. Z posouzení provedeného v oddíle 5 prozatímního nařízení dále vyplývá, že tyto ztráty podílu na trhu budou pokračovat až do konce roku 2026. Pokud tedy výrobní odvětví Unie nadále významně ztrácí podíl na trhu, nebude schopno dosáhnout úspor z rozsahu. Pokud jde o cenovou strategii, zatímco u některých modelů BEV by nebylo výrobní odvětví Unie schopno stanovit ceny za plné náklady plus zisk, i kdyby neexistoval subvencovaný dovoz z Číny prodáváný na trhu Unie za nižší ceny, neznamená to, že subvencovaná čínská BEV nesnižovala ceny výrobního odvětví Unie, když se v období šetření začaly zvyšovat finanční ztráty výrobního odvětví Unie v době, kdy byl podíl čínského dovozu na trhu nejvyšší. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (780) Společnost 24 rovněž tvrdila, že neexistuje žádná zjevná příčinná souvislost mezi přítomností čínských modelů BEV na trhu Unie a cenovou úrovní výrobců v Unii, jelikož i) když se dovoz z Číny zvýšil, ceny výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období zvýšily o 38 %, tj. nad rámec nárůstu výrobních nákladů, které vzrostly o 24 %, ii) dovoz čínských BEV nemohl mít žádný dopad na ceny výrobního odvětví Unie, neboť v období šetření měl podíl na trhu pouze 7,3 % ve srovnání s podílem výrobního odvětví Unie na trhu ve výši 60–65 %, iii) konkurenční vozidla se spalovacím motorem a hybridní vozidla vyvíjela tlak na ceny a iv) účinek měly rovněž programy subvencování členských států na nákupy BEV.
- (781) Pokud jde o bod i), důvody nárůstu cen výrobního odvětví Unie byly vysvětleny v 1076. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v němž bylo objasněno, že tento vývoj byl ovlivněn změnami ve skladbě modelů prodáváných 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. Důvody zvýšení nákladů výrobního odvětví Unie byly dále vysvětleny v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v němž se uvádí, že tento vývoj byl rovněž ovlivněn 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 prozatímního nařízení, protože výrobci v Unii mohli rozložit fixní náklady na větší množství BEV.

- (782) Pokud jde o bod ii), skutečnost, že čínské značky BEV měly v období šetření podíl na trhu ve výši 7,3 %, je v tomto ohledu irelevantní. Připomíná se, že ve výpočtech rozpětí cenového podbízení byla shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie vyšší než 90 % u každého z vyvážejících výrobců, jak je vysvětleno v 1031. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a tedy u čínských, zatímco shoda mezi PCN Unie a čínskými PCN se pohybovala mezi 61 % a 83 %, jak je vysvětleno v 57. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (783) Pokud jde o bod iii), který odkazuje na cenový tlak vyvíjený konkurenčními vozidly se spalovacím motorem a hybridními vozidly, Komise uvedla, že se jedná o opakování tvrzení uvedeného v 1040. a 1041. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a že společnost 24 v tomto ohledu neposkytla žádné nové prvky.
- (784) Pokud jde o bod iv), subvenční programy členských států na nákupy BEV obecně ovlivňují i čínská BEV, a nejen BEV vyráběná výrobním odvětvím Unie.
- (785) Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (786) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise uvedla, že jelikož dovozní ceny BEV z Číny jsou převodními cenami, potvrdila tím svá zjištění, že pokles dovozních cen o 10 % během posuzovaného období byl bezvýznamný.
- (787) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Skutečnost, že dovozní ceny byly převodními cenami, neznamená, že pokles dovozní ceny o 10 % během období šetření byl bezvýznamný. Ve skutečnosti jde o cenu, za kterou dovoz vstoupil do Unie, jedná se o cenu CIF, na jejímž základě se vypočítávají cla a vyrovnávací cla, která platí dovozci. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (788) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že bez posouzení změn sortimentu výrobků u dovozu čínských BEV a prodeje výrobního odvětví Unie nebylo možné za konkrétních okolností trhu, který prochází přechodem, dospět ke zjištění o stlačení cen.
- (789) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Neexistuje žádný právní požadavek, aby stlačování cen bylo prováděno na úrovni PCN, neboť to judikatura WTO nevyžaduje. V daném případě provedla Komise komplexní analýzu stlačení cen. Komise použila vývoj prodejních cen a jednotkových výrobních nákladů výrobního odvětví Unie, jak je vysvětleno v 1033. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, objem dovozu z Číny a míru hospodářské soutěže s čínskými BEV, jak je vysvětleno v 1035. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1034. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise rovněž provedla srovnání na úrovni typu výrobku během období šetření a zjistila, že vyvážející výrobci prodávali v průměru za cenu o 30 % nižší než vážené průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie během období šetření. V 1035. bodě odůvodnění

prozatímního nařízení dospěla Komise k závěru, že čínský dovoz stlačoval ceny výrobního odvětví Unie bez ohledu na typ výrobku a že čínský dovoz měl negativní dopad na všechny typy modelů, včetně drahých modelů. V důsledku toho Komise v rozporu s uvedeným tvrzením ve své analýze stlačení cen zohlednila sortiment výrobků a rovněž dospěla k závěru, že ke stlačení cen došlo u všech typů modelů. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

(790) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise v analýze stlačení cen neposoudila trendy domácích cen a jejich interakci s dovozem čínských BEV v posuzovaném období, jelikož i) v roce 2020 byl objem dovozu čínských BEV extrémně nízký a nemohl způsobit stlačení cen, ii) mezi rokem 2021 a obdobím šetření byla většina dovozu čínských BEV v každém roce realizována samotnými výrobci v Unii, a proto je paradoxní, aby Komise tvrdila, že výrobci v Unii ztratili podíl na trhu na úkor sebe samých a způsobili stlačení cen u své výroby v Unii, iii) Komise v období mezi rokem 2021 a obdobím šetření nezjistila, že zbývající část dovozu čínských BEV náležejících k čínským značkám by vyvolala stlačení cen, iv) s ohledem na vlastní výrobu výrobního odvětví Unie v Unii a jeho vlastní dovoz neztratilo výrobní odvětví Unie během posuzovaného období svůj podíl na trhu, ale podíl na trhu získalo, což je v rozporu s tvrzením o tom, že dovoz čínských BEV způsobil stlačení cen, v) Komise nezohlednila důkazy týkající se dovozu čínských BEV podle jednotlivých let a nepřihlédla k rozhodujícím trendům, jež jsou v rozporu s jejími vlastními hypotézami a závěry obecně: a) existovala nepřímá úměra mezi ztrátami podílu výrobního odvětví Unie na trhu a jeho ziskovostí a b) existovala nepřímá úměra mezi objemem dovozu čínských BEV a zvýšením cen a ziskovostí výrobního odvětví BEV v Unii a vi) dokonce i ve své analýze cílového stavu Komise opomněla: a) významný meziroční nárůst objemu prodeje výrobního odvětví Unie a skutečnost, že výrobní odvětví Unie mezi rokem 2020 a obdobím šetření téměř zdvojnásobilo svůj prodej; b) pokud jde o výrobu v Unii, výrobci BEV v Unii ztratili během posuzovaného období pouze 5 procentních bodů podílu na trhu, což je v rozporu s tvrzením Komise, že výrobní odvětví Unie ztrácí „podíl na trhu neudržitelným tempem“, a c) snížení ztrát výrobců BEV v Unii o 52 % za stejné období a veškerý tento vývoj nelze přičítat změně sortimentu výrobků, pro kterou nebyly shromážděny žádné údaje.

(791) Toto tvrzení je neopodstatněné. Pokud jde o bod i), podíl čínského dovozu na trhu byl vyšší než nepatrný, a proto tento dovoz mohl způsobit významné stlačení cen. Pokud jde o body ii) a iii), jak je vysvětleno v 769. bodě odůvodnění tohoto nařízení, pro analýzu stlačení cen byl relevantní veškerý dovoz BEV z Číny, protože veškerý dovoz byl považován za subvencovaný, a Komise se ve své analýze cenového podbízení zaměřila pouze na dovoz uskutečněný třemi čínskými skupinami zařazenými do vzorku, protože se jednalo o skupiny vyvážejících výrobců zařazené do vzorku. Pokud jde o bod iv), dovoz výrobního odvětví Unie z Číny nelze pro účely výpočtu podílu výrobního odvětví Unie na trhu počítat s výrobou unijních výrobců v Unii. Pokud jde o body v) a vi), skutečnost, že se podíl výrobního odvětví Unie na trhu během posuzovaného období snížil, zatímco i jeho finanční ztráty se v období 2020 a 2022 snížily, nebo že se podíl čínského dovozu na trhu během posuzovaného období zvýšil, zatímco ztráty výrobního odvětví Unie se v období 2020 a 2022 snížily, není pro analýzu stlačení cen relevantní, neboť Komise nedospěla k závěru, že v tomto případě existuje podstatná újma, ale pouze hrozba újmy. Vzhledem k tomu, že trh Unie se nachází ve fázi přechodu, výroba a prodej výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšily a tento nárůst měl do roku 2022 pozitivní dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie. V období šetření se začaly pozitivní účinky na ziskovost výrobního odvětví Unie obracet a finanční ztráty začaly růst. Je třeba poznamenat, že v období šetření měl dovoz z Číny nejvyšší podíl na trhu. Výrobní odvětví BEV v Unii je kapitálově náročné odvětví a musí být schopno vyrábět a prodávat dostatečný objem BEV, aby mohlo pokrýt své vysoké fixní náklady. Subvencovaný levný dovoz z Číny, pokud se bude nadále zvyšovat, neumožní výrobnímu odvětví Unie dosáhnout těchto úspor z rozsahu, pokrýt větší část svých fixních nákladů, snížit své jednotkové výrobní náklady u BEV, a stát se tak ziskovým. Dovoze z Číny se podařilo zvýšit svůj podíl na trhu, jelikož je levný, a proto výrazně stlačoval ceny na trhu Unie, který není schopen prodávat dostatečný objem BEV. Ztráta podílu výrobního odvětví Unie na trhu ve výši 9 procentních bodů na základě zřejmé spotřeby nebo 5,2 procentního bodu na základě skutečné spotřeby v posuzovaném období je značná, jelikož trh Unie přechází z vozidel se spalovacím motorem na BEV, a vzhledem k vysokým investicím, které musí výrobní odvětví Unie vynaložit, aby zvýšilo výrobu BEV v souladu s vývojem na trhu Unie. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (792) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise při stanovení stlačení cen neposkytla odůvodnění a náležité vysvětlení úlohy a významu cenového podbízení ve výši 12,7 % a posouzení cen čínských BEV, které jsou o 30 % nižší než výrobní náklady výrobního odvětví Unie.
- (793) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasí. Komise uvedla, že cenové podbízení a stlačování cen jsou alternativními standardy analýzy účinků cen podle čl. 8 odst. 2 základního nařízení. Cenové podbízení se vypočítává za období šetření, zatímco stlačení cen za celé posuzované období. Komise k prokázání stlačení cen nepoužila cenové podbízení, avšak významné cenové podbízení zjištěné v období šetření potvrdilo, že stlačení cen pozorované během celého dotčeného období bylo způsobeno subvencovaným levným čínským dovozem. Proto Komise v 1034. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zjistila, že prodejní cena čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byla v období šetření o 30 % nižší než vážené průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie. Navíc v 776. bodě odůvodnění tohoto nařízení Komise vysvětlila, že tento výpočet byl pro období šetření proveden podle jednotlivých typů, a proto byl podobný cenovému podbízení, s výjimkou toho, že skutečné ceny v Unii byly nahrazeny jednotkovými výrobními náklady výrobního odvětví Unie. Toto rozpětí (30 %) bylo mnohem vyšší než rozpětí cenového podbízení (12,7 %), neboť zohlednilo rovněž finanční ztráty výrobního odvětví Unie, které byly shrnuty v tabulce 10 prozatímního nařízení (10,8 % v období šetření), a jmenovatelem použitým pro výpočet byla dovozní cena CIF. Vypočtené rozpětí prokázalo, do jaké míry hrozí, že čínský dovoz způsobí výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu prostřednictvím cenového tlaku. Kromě toho Komise v 1035. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že 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 prozatímního nařízení, a že tento prodej byl realizován především na úkor výrobců v Unii, kteří ztráceli podíl na trhu. Kromě toho Komise v tomtéž bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že stlačení cen bylo 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, což přispělo k tomu, že výrobní odvětví Unie zaznamenalo dvouciferné ztráty, jak ukazuje tabulka 10 prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (794) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda odkázaly na i) prohlášení Komise, že výrobci v Unii byli schopni zvýšit prodejní ceny o 38 % z důvodu rozdílu v sortimentu výrobků, a ii) prohlášení Komise v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení (tj. že vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie pracuje na základě objednávek a dodání BEV odběrateli a skutečné zaevidování prodeje v účetních záznamech výrobního odvětví Unie trvá přibližně šest měsíců, důsledkem je, že ziskovost výrobního odvětví Unie v jednom čtvrtletí není přímým výsledkem cenového tlaku vyvíjeného čínskými subvencovanými BEV prodávanými na trhu Unie v daném čtvrtletí), aby zpochybnila zjištění o stlačení cen. Podle komory CCCME a čínské vlády se výrobní náklady v každém roce posuzovaného období, jak jsou zaúčtovány v účetních záznamech výrobců v Unii, týkaly jiného sortimentu výrobků, než je sortiment prodáváný na trhu Unie ve stejném období, a proto se ztráty netýkají stejného sortimentu výrobků, a nemohou tedy být reprezentativní pro stlačení cen.
- (795) Tato tvrzení nejsou opodstatněná. V rozporu s tvrzením komory CCCME a čínské vlády se výrobní náklady v každém roce posuzovaného období, jak jsou zaúčtovány v účetních záznamech výrobců v Unii, netýkaly jiného sortimentu výrobků, než je sortiment prodáváný na trhu Unie ve stejném období. Šestiměsíční prodleva, na kterou Komise odkazovala v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, byla mezi datem zadání objednávky zákazníkem a datem skutečného prodeje BEV zákazníkovi. Prodej BEV se zaznamenává v účetních záznamech v okamžiku, kdy bylo BEV skutečně prodáno zákazníkovi, a nikoli v okamžiku, kdy bylo objednáno. Výrobci mají různé záznamy o objednávkách nazývané „kniha objednávek“, které se liší od evidence odbytu jako takové. Výrobní náklady BEV se zaznamenávají v účetních záznamech během období, kdy jsou BEV vyráběny, a na základě akruálního principu účetních pravidel musí být období výrobních nákladů BEV spárováno s obdobím, kdy je BEV prodáno. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (796) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že v souvislosti se stlačováním cen je orgán povinen zvážit zvýšení cen, „k němuž by jinak došlo“ v případě neexistence údajně subvencovaného dovozu ⁽¹¹⁸⁾, a proto musí nutně provést srovnávací analýzu ⁽¹¹⁹⁾. Komora CCCME dále uvedla, že prohlášení Komise v 771. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že ceny by se zvýšily, kdyby nebylo čínského dovozu, je pouhým předpokladem, který není založen na jakémkoli kvantitativním nebo kvalitativním zvážení toho, zda byly tržní podmínky takové, že bez účinku dovozu čínských BEV by se ceny musely zvýšit v souladu s rostoucími náklady. V tomto ohledu komora CCCME tvrdila, že vlastní dovoz BEV výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období exponenciálně zvýšil, na trhu BEV existovala silná hospodářská soutěž mezi EU a třetími zeměmi a dojem spotřebitelů, že BEV vyráběná v Unii jsou méně cenově dostupná, je významný, což je několik faktorů, které omezují schopnost výrobců v Unii zvýšit ceny. Komora CCCME dále tvrdila, že Komise neprovedla příslušné šetření ohledně toho, zda bylo možné masivní nárůst výrobních nákladů přenést na spotřebitele, a pokud ano, do jaké míry, zejména s ohledem na skutečnost, že trh BEV v Unii se nachází ve fázi přechodu a že se sortiment výrobků neustále mění jak na čínské straně, tak na straně výrobců v Unii.
- (797) V 771. bodě odůvodnění tohoto nařízení, na který komora CCCME a čínská vláda ve svém tvrzení poukázaly, Komise neuvedla, že by se ceny zvýšily, kdyby čínský dovoz neexistoval. Komise ve skutečnosti uvedla, že trh Unie by byl značně odlišný, pokud by se na trhu Unie nevyskytovalo velké množství subvencovaného čínského dovozu za ceny, které se podobají cenám v Unii. Komise dále uvedla, že je zřejmé, že kdyby neexistovala nekalá čínská hospodářská soutěž, výrobní odvětví Unie by na trhu Unie prodalo mnohem více BEV a snížilo by jednotkové náklady tím, že by mělo mnohem lepší schopnost rozložit své fixní náklady na větší objem prodeje. To by výrobcům v Unii umožnilo stanovit ceny na ziskovější úrovni v souvislosti s přechodem trhu z vozidel se spalovacím motorem na BEV. Připomíná se, že výrobní odvětví Unie je kapitálově náročné výrobní odvětví, a má proto vysoké fixní náklady a musí dosáhnout úspor z rozsahu, aby své fixní náklady lépe pokrylo. Větší objem výroby se promítá do lepšího pokrytí fixních nákladů, a tudíž i nižších jednotkových nákladů. Nižší jednotkové náklady znamenají zvýšení ziskovosti. Dopad dovozu BEV z Číny na výrobní odvětví Unie byl již posouzen v 769. bodě odůvodnění tohoto nařízení a dopad hospodářské soutěže mezi EU a třetími zeměmi byl rovněž posouzen v 774. bodě odůvodnění tohoto nařízení a v oddíle 6.2.1 prozatímního nařízení a v oddíle 6.2.2.1 tohoto nařízení. Zdá se, že komora CCCME ignorovala zjištění Komise v tomto ohledu. V neposlední řadě nebylo jasné, na jaký masivní nárůst výrobních nákladů komora CCCME a čínská vláda ve svém tvrzení odkazovaly. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (798) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise nezvažovala, zda je stlačení cen významné ve smyslu čl. 15 odst. 2, a proto rovněž jednala v rozporu s čl. 15 odst. 1 a čl. 15 odst. 2 druhou větou Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Komora CCCME dále tvrdila, že stlačení cen, pokud vůbec existovalo, nebylo významné, neboť kromě jiných činitelů se náklady výrobců v Unii během posuzovaného období zvýšily o 7 457 EUR/kus, zatímco jejich ceny vzrostly o 9 156 EUR/kus.
- (799) V 1033. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že vývoj prodejních cen a jednotkových výrobních nákladů v Unii během posuzovaného období v tabulce 7 prozatímního nařízení prokázal významné stlačení cen. Výrobní odvětví Unie nebylo schopno zvýšit své ceny tak, aby pokrylo své náklady. Výrobní odvětví Unie proto během posuzovaného období utrpělo finanční ztráty z prodeje BEV. Ztráty vzniklé výrobnímu odvětví Unie byly značné, a ačkoli se v období 2020–2022 snižovaly, v období šetření se začaly zvyšovat. Komise navíc v 1034. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že prodejní cena čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byla o 30 % nižší než vážené průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie, což svědčí o značném cenovém tlaku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

⁽¹¹⁸⁾ Zpráva Odvolacího orgánu, *China – GOES*, bod 141.

⁽¹¹⁹⁾ Zpráva panelu, *Russia – Commercial Vehicles*, bod 7.61.

- (800) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME při několika příležitostech tvrdila, že Komise v prozatímním nařízení a v dokumentu poskytujícím konečné informace poskytla vysvětlení *ex post*.
- (801) Toto tvrzení je nejasné a neopodstatněné. V prozatímním nařízení Komise vysvětlila svá prozatímní zjištění, zatímco v dokumentu poskytujícím konečné informace se zabývala připomínkami vznesenými zúčastněnými stranami a doplnila svá prozatímní zjištění. Toto tvrzení se proto zamítá.
- (802) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že analýza cenového podbízení provedená Komisí není v souladu s čl. 15 odst. 1 a čl. 15 odst. 2 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních. Konkrétně komora CCCME a čínská vláda kritizovaly analýzu cenového podbízení provedenou Komisí, protože i) rozpětí cenového podbízení bylo vypočteno pouze pro období šetření, což nebylo dostatečné; ii) vzorek tří čínských skupin vyvážejících výrobců zaměřený na výsledky nebyl reprezentativní pro výpočet rozpětí cenového podbízení a prodej společnosti Tesla na vývoz měl být zahrnut do výpočtů cenového podbízení, jelikož tato společnost byla největším čínským vývozcem a bylo jí přiznáno individuální zjišťování, a proto byly její údaje ověřeny Komisí; iii) výpočet rozpětí cenového podbízení na základě PCN nebyl reprezentativní, protože pouze pět ze 17 PCN čínských vyvážejících výrobců bylo plně propojeno s PCN výrobního odvětví Unie; iv) Komise nezajistila srovnatelnost cen a neprovedla žádné úpravy o faktory ovlivňující srovnatelnost cen, jako je segmentace trhu; v) Komise neupravila ceny tak, aby zohledňovaly hodnotu značky; vi) Komise nevysvětlila, jak lze slevu z prodeje velkých vozových parků přirovnat k prodeji prodejců; vii) Komise nevzala v úvahu prodejní kanály čínských vyvážejících výrobců uvedených v dokumentu o zahájení šetření; viii) Komise nevysvětlila a neposkytla žádné důkazy o tom, že úroveň prodejců je správnou obchodní úrovní, a není jasné, proč byl u výrobců v Unii zařazených do vzorku prodej prodejcům ve spojení považován za prodej uskutečněný za obvyklých tržních podmínek, a nikoli za převodní cenu, a jak byly zjištěny ceny výrobců v Unii pro prodejce, a ix) Komise řádně nezohlednila slevy prodejců pro konečné spotřebitele.
- (803) Pokud jde o bod i), který byl zopakován po poskytnutí konečných informací, Komise vypočítala rozpětí cenového podbízení za období šetření pouze proto, že podle běžné politiky Komise, která je jasně slučitelná s pravidly WTO pro srovnávání cen, tento přístup omezuje zátěž spolupracujících společností na zvládnutelnou úroveň, ale zároveň stále zajišťuje, aby cenové podbízení bylo zkoumáno po dostatečně dlouhou dobu na to, aby výsledky byly smysluplné. To je v rozporu s jinými aspekty šetření újm, které souvisejí s cenou, jako je stlačování cen nebo snížení schopnosti zvýšit ceny a zkoumání cenových trendů, které se obvykle provádějí během čtyřletého období. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výpočet rozpětí cenového podbízení se provádí na úrovni PCN a v dotaznících pro čínské vyvážející výrobce zařazené do vzorku a výrobce v Unii zařazené do vzorku požádala Komise tyto strany, aby poskytly údaje o prodeji založené na PCN pouze za období šetření. Proto bylo již od začátku šetření zřejmé, že rozpětí cenového podbízení, které se provádí na základě PCN, bude Komise provádět pouze za období šetření. Ani komora CCCME, ani čínská vláda, ani žádná jiná zúčastněná strana se k dotazníku nevyjádřily a netvrdily, že by Komise měla požádat čínské vyvážející výrobce zařazené do vzorku a výrobce v Unii zařazené do vzorku o vykazování údajů o prodeji na úrovni PCN za celé posuzované období.
- (804) Pokud jde o bod ii), který byl zopakován po poskytnutí konečných informací, jak již bylo vysvětleno ve 48. až 76. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise považovala výběr vzorku čínských vyvážejících výrobců za reprezentativní. Jak je vysvětleno v 29. a 30. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise skutečně přiznala společnosti Tesla individuální zjišťování. Neexistuje však žádná právní povinnost zohlednit při výpočtu rozpětí cenového podbízení prodej na vývoz společností podléhajících individuálnímu zjišťování. Jediným účelem individuálního zjišťování je stanovit specifickou celní sazbu pro spolupracující společnost, která nebyla původně zařazena do vzorku. Účelem není zpětně začlenit údaje této individuálně zkoumané společnosti do celkové analýzy újm a neexistuje žádná právní povinnost tak učinit. To by v první řadě zmařilo účel výběru vzorku. Komise připomněla, že výpočty rozpětí cenového podbízení v tomto případě vyžadovaly složitou analýzu zahrnující sběr údajů jdoucí nad rámec toho, co je nezbytné ke stanovení sazby subvence. V tomto případě Komise pouze ověřila subvencování, které v Číně obdržela společnost Tesla. Kromě toho se srovnání cen jednotlivých vývozců s cenami (skutečnými nebo cílovými) výrobního odvětví Unie vyžaduje pouze k určení rozpětí újm, které by sloužilo jako základ pro výši cla. V tomto případě to neplatí, protože výše cla je založena na výši subvence. Rozpětí cenového podbízení stanovené pro vzorek se považuje za reprezentativní pro spolupracující společnost v Číně jako celek, a zejména pro čínské společnosti s významnou nadbytečnou

kapacitou. Skutečnost, že rozpětí cenového podbízení bylo vypočteno pro některé společnosti, kterým bylo v předchozích šetřeních přiznáno individuální zjišťování, je irelevantní, zejména proto, že tomu tak bylo v antidumpingových případech, kdy bylo nutné ověřit, zda by použití pravidla nižšího cla mohlo vést k nižší sazbě cla, než je dumpingové rozpětí stanovené pro společnost, která je předmětem individuálního zjišťování. Kromě toho se Komise v řadě případů výslovně rozhodla nezohlednit ve své cenové analýze rozpětí cenového podbízení společností, které jsou předmětem individuálního zjišťování, jako u šetření v případě *spojovacích prostředků z Číny* ⁽¹²⁰⁾.

- (805) Pokud jde o bod iii), jak je vysvětleno v 763. bodě odůvodnění tohoto nařízení, shoda mezi čínskými PCN a PCN výrobců Unie byla z hlediska objemu vyšší než 90 % u každého z vyvážejících výrobců. Zohlednění počtu čínských PCN, která byla propojena s PCN výrobního odvětví Unie, aby bylo možné posoudit hospodářskou soutěž mezi čínskými BEV a BEV z Unie, je zavádějící, neboť každé PCN se na trhu Unie prodává v různém množství. Objem prodeje je v tomto ohledu nejdůležitější metodou pro stanovení reprezentativnosti.
- (806) Pokud jde o bod iv), který byl rovněž zopakován po poskytnutí konečných informací, jak je vysvětleno v 759. bodě odůvodnění tohoto nařízení s ohledem na segmenty trhu, Komise připomíná 1041. až 1043. bod odůvodnění prozatímního nařízení, kde již byla tato záležitost podrobně posouzena a zamítnuta. Komise v souhrnu připomněla, že pro osobní automobily neexistuje všeobecně přijímaná segmentace, a poznamenala, že neexistuje žádný systém klasifikace, který by popisoval segmenty tohoto odvětví za použití objektivních a měřitelných kritérií. V důsledku toho neexistovala žádná jasná dělicí čára mezi údajnými segmenty a tento prvek nebyl součástí srovnání cen provedeného Komisí. Další informace týkající se segmentace byly rovněž uvedeny v 131., 141., 143., 167. a 173. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komora CCCME a čínská vláda nepředložily v tomto ohledu žádné nové důkazy kromě toho, že Komisi vytýkaly, že při výpočtu rozpětí cenového podbízení nepoužila segmentaci, přičemž tento výpočet byl proveden na úrovni PCN a žádná zúčastněná strana se k PCN nevyjádřila, jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Při stanovení systému PCN dospěla Komise k závěru, že není třeba zahrnout do systému PCN segment výrobků jako kritérium, neboť toto kritérium již bylo zahrnuto do jiných kritérií a bylo by velmi obtížné zajistit, aby všechny strany zaznamenávaly příslušný segment trhu standardizovaným způsobem.
- (807) Pokud jde o bod v), který byl rovněž zopakován po poskytnutí konečných informací, komora CCCME poskytla i) studii dvou profesorů z KU Leuven a Centra pro výzkum hospodářské politiky, která mimo jiné stručně porovnává ceny mezi výrobci v Unii, ii) článek připravený internetovými stránkami motor1.com a iii) studii vypracovanou společností Deloitte s názvem „2024 Deloitte Global Automotive Consumer Study“, která se v zásadě zaměřuje na spotřebitele, kteří při nákupu svého dalšího vozidla přecházejí z jedné značky na druhou. Tyto studie však neanalyzují žádné rozdíly ve značkách mezi prodejem BEV ze strany vyvážejících výrobců zařazených do vzorku na trhu Unie v období šetření a rovnocenným prodejem ze strany výrobců v Unii zařazených do vzorku a nevysvětlují, jak by Komise měla tento faktor zohlednit ve svém cenovém srovnání. Připomínky komory CCCME a čínské vlády, včetně připojených studií, proto jen opakují otázku, kterou Komise již posoudila v 1036. a 1037. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (808) Pokud jde o bod vi), v 1027. bodě odůvodnění podbodě iii) prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že prodej velkých vozových parků je specifický pro určité kategorie velkých odběratelů, jako jsou půjčovny, vládní subjekty a velké soukromé společnosti, a že se jedná 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.

⁽¹²⁰⁾ Nařízení Rady (ES) č. 91/2009 ze dne 26. ledna 2009 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých spojovacích prostředků ze železa nebo oceli pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 29, 31.1.2009, s. 1).

- (809) Pokud jde o bod vii), Komise při výpočtu rozpětí cenového podbízení zohlednila prodejní kanály čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku v období šetření. Prodejní kanály uvedené v dokumentu o zahájení šetření byly prodejními kanály několika čínských vyvážejících výrobců a nelze je zohlednit při výpočtu rozpětí cenového podbízení, pokud je čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku nepoužili. Komora CCCME a čínská vláda dále nevysvětlily, jak by mohly být prodejní kanály společností nezařazených do vzorku zohledněny při výpočtu rozpětí cenového podbízení čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.
- (810) Pokud jde o bod viii), v 1024. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise vysvětlila, že zjistila, že úroveň prodejce (ceny pro prodejce) je hlavním místem, kde probíhá hospodářská soutěž a kde se realizuje většina prodejních transakcí. Komise dále vysvětlila, že 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. Během inspekce na místě výrobní odvětví Unie vysvětlilo, že diskriminace mezi prodejci ve spojení a prodejci, kteří ve spojení nejsou, není v jeho hospodářském zájmu, a navíc může vyvolat problémy s dodržováním právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže. Kromě toho, pokud to bylo možné, Komise porovnala ceny pro prodejce ve spojení s cenou pro prodejce, který ve spojení není, a nezjistila žádné významné rozdíly. Pokud jde o výpočet cen pro prodejce výrobců v Unii zařazených do vzorku, Komise v 1027. bodě odůvodnění prozatímního nařízení pro každý model prodeje vysvětlila, jak byly ceny pro prodejce stanoveny.
- (811) Pokud jde o bod ix), jelikož výpočet cenového podbízení byl proveden na úrovni cen pro prodejce, slevy, které prodejci poskytli spotřebitelům, nebyly pro výpočet cenového podbízení relevantní.
- (812) Tvzení komory CCCME a čínské vlády týkající se rozpětí cenového podbízení byla proto zamítnuta.
- (813) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA tvrdilo, že cenové rozdíly lze vždy přičíst různým faktorům, takže nemusí být nutně známkou subvencí. Sdružení VDA zejména uvedlo, že i u výrobků, jako je Big Mac, což je zcela stejný výrobek na celém světě, existují cenové rozdíly v různých regionech (viz Big Mac Index). Takže v případě výrobku, jako je BEV, který se vyrábí v mnoha různých modelech a u něhož je obtížné provést srovnání v celosvětovém měřítku, jsou cenové rozdíly dokonce méně významné, pokud jde o údajné subvencování.
- (814) Toto tvrzení je neopodstatněné. V rozporu s tvrzením sdružení VDA Komise při výpočtu cenového podbízení neporovnává ceny téhož výrobku na různých trzích. Při výpočtu cenového podbízení Komise porovnává cenu výrobního odvětví Unie s cenami čínského vyvážejícího výrobce BEV na trhu Unie, jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (815) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA rovněž tvrdilo, že v prozatímním nařízení Komise zamítla tvrzení, že výrobní odvětví Unie má silné postavení, pokud jde o síť prodejců a poprodejní služby.
- (816) Toto tvrzení je věcně nesprávné, neboť sdružení VDA si nesprávně vyložilo vysvětlení Komise v 1166. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komise ve skutečnosti nezamítla tvrzení, že výrobní odvětví Unie má silné postavení, pokud jde o síť prodejců a poprodejní služby. V 1166. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vyvrátila tvrzení společnosti 24, v němž se uvádí, že na rozdíl od čínských vyvážejících výrobců má výrobní odvětví Unie silné postavení na trhu Unie, pokud jde o síť prodejců a poprodejní služby, což usnadňuje prodej na trhu Unie, jak je vysvětleno v 1165. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Komise vyvrátila tvrzení společnosti 24 tím, že uvedla, že čínští vývozci aktuálně budují síť prodejců a využívají výhod online prodeje, který se již osvědčil jako úspěšná strategie společnosti Tesla. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (817) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 24 rovněž tvrdila, že při výpočtu rozpětí cenového podbízení by Komise měla zohlednit rozpoznatelnost značky, postavení na trhu a síť prodejců výrobců BEV, jakož i hodnotu při dalším prodeji BEV stejným způsobem jako u rozdílů ve fyzických vlastnostech.

- (818) Komise uvedla, že společnost 24 neposkytla pro tyto rozdíly žádné odhady tržní hodnoty. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (819) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 nesouhlasila s tvrzením Komise uvedeným v 1037. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že hodnotu značky vozidel se spalovacím motorem nelze automaticky přenést na BEV, a uvedla, že je možné přidat k BEV cenovou přírážku.
- (820) Komise uvedla, že společnost 18 tuto cenovou přírážku nevyščíslila. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (821) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že se nemohou vyjádřit ke struktuře PCN, která nezahrnuje segment trhu, neboť až po poskytnutí prozatímních informací Komise oznámila, že neprovede analýzu segmentace, i když Komise čínské vyvážející výrobce o informace týkající se segmentů trhu požádala. Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že Komise nezjistila korelaci mezi PCN a příslušnými segmenty a ve spisu nebyly žádné důkazy o tom, že by Komise alespoň zvažila posouzení segmentů a jejich srovnatelnosti s PCN nebo zajistila, aby PCN zohledňovala rozdíly v cenách podle modelu a segmentů. Na podporu svých argumentů komora CCCME a čínská vláda poskytly seznam modelů BEV a tvrdily, že ačkoli se na ně vztahuje stejná PCN, jejich prodejní cena se výrazně liší.
- (822) V dotazníku pro vyvážející výrobce i pro výrobce v Unii si Komise vyžádala informace týkající se segmentu trhu, do něž podle názoru výrobců jejich BEV náleží. Tyto informace byly požadovány odděleně od informací na základě PCN. Kromě informací týkajících se segmentace trhu si Komise rovněž vyžádala informace týkající se výrobního závodu, data uvedení na trh, typu karoserie, účinnosti, rychlého nabíjení, kapacity baterie a počtu sedadel. Tyto informace byly požadovány, aby Komise pochopila, které typy BEV prodávají vyvážející výrobci zařazení do vzorku a výrobci v Unii zařazení do vzorku. Avšak pouze proto, že si Komise vyžádala tyto dodatečné informace, neznamená, že je při svém posouzení újmy a ceny zohlední, jestliže se domnívá, že nejsou zapotřebí. Jak je vysvětleno v 806. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise se nedomnívala, že je analýza segmentace zapotřebí. Navíc, jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, PCN zohledňují klíčové vlastnosti BEV, jež mají vliv na prodejní cenu výrobního odvětví Unie, zejména délku, dojezd, výkon a typ pohonu kol. Kromě toho Komise v poznámce pod čarou 425 prozatímního nařízení vysvětlila, že délka BEV úzce souvisí se segmenty definovanými v nejčastěji používaných kategoriích automobilů (tj. na základě písmen A, B, C atd.). Komora CCCME a čínská vláda v tomto ohledu neposkytly žádné důkazy o opaku. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1042. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, pro osobní automobily neexistuje všeobecně přijímaná segmentace a žádná jasná dělicí čára mezi údajnými segmenty, což často vedlo k různým klasifikacím podle segmentů u jednoho modelu. Například jedno z nejoblíbenějších BEV dovážených z Číny, MG4 Hatchback, je na internetových stránkách MG Motor Europe ⁽¹²¹⁾ zařazeno do segmentu C podle společnosti S&P Global mobility, databáze elektrických vozidel ⁽¹²²⁾ a skupiny SAIC. V odpovědi na dotazník však skupina SAIC uvedla pro tento model jiný segment. Dalším příkladem je Polestar 2, které je v databázi elektrických vozidel zařazeno do segmentu D, avšak jak skupina Geely (ve své odpovědi na dotazník), tak společnost S&P Global Mobility tento model uvádí v jiném segmentu. Tyto příklady, týkající se některých z nejvyšších objemů BEV dovážených z Číny, ukazují, že neexistují jasná a objektivní kritéria odpovídající pozorovatelným nebo měřitelným technickým vlastnostem, která by mohla být použita ke klasifikaci BEV do segmentů. Použití takové segmentace by proto nevedlo k přesné a smysluplné analýze srovnatelnosti cen. Ve skutečnosti, i kdyby bylo možné zařadit BEV do segmentů objektivním a jednoznačným způsobem (což možné není), byla by taková klasifikace v každém případě nadbytečná vzhledem k tomu, že do struktury PCN byly zahrnuty vlastnosti, které vysoce korelují s věrohodnou segmentací.

⁽¹²¹⁾ <https://news.mgmotor.eu/press/the-exceptional-design-of-the-mg4-electric-in-detail/>

⁽¹²²⁾ <https://ev-database.org/#sort:path~type~order=.rank~number~desc|make-checkbox-dropdown:pathGroup=.mg|rs-price:prev~next=10000~100000|rs-range:prev~next=0~1000|rs-fastcharge:prev~next=0~1500|rs-acceleration:prev~next=2~23|rs-topspeed:prev~next=110~350|rs-battery:prev~next=10~200|rs-towweight:prev~next=0~2500|rs-eff:prev~next=100~350|rs-safety:prev~next=-1~5|paging:currentPage=0|paging:number=10.>

- (823) Pokud jde o příklady modelů poskytnuté komorou CCCME a čínskou vládou, Komise nejprve uvedla jako obecnou poznámku, že účelem PCN není sloužit jako přesný odhad ceny každého modelu. Jeho účelem je spíše obsáhnout hlavní charakteristiky, které ovlivňují cenu, a umožnit tak smysluplné srovnání cen a spolehlivé závěry, pokud jsou tato srovnání agregována na příslušné úrovni, například při výpočtu cenového podbízení. V každém případě příklady modelů na seznamu poskytnutém komorou CCCME a čínskou vládou nejenže nezpochybňují přiměřenost struktury PCN, ale ve skutečnosti mluví silně v její prospěch. Na seznamu byly uvedeny tyto modely a ceny skupiny BYD: 1) Dolphin Active 44,9 kWh (29 000 EUR); 2) Dolphin Boost 44,9 kWh (31 000 EUR); 3) Dolphin 60,4 kWh (34 200 EUR); a 4) Atto 3 (38 500 EUR). Komora CCCME uvedla, že i když mají výrazně odlišné ceny, všechny modely mají stejné PCN.
- (824) Prohlášení komory CCCME a čínské vlády je zjevně nesprávné. V rámci struktury PCN použité pro šetření jsou tyto čtyři modely zařazeny do tří různých PCN, a to z důvodu jejich rozdílů v dojezdu a výkonu ⁽¹²³⁾. Konkrétně jsou příslušná PCN následující: 1) Dolphin Active 44,9 kWh PCN L3R2P1W2; 2) Dolphin Boost 44,9 kWh PCN L3R2P2W2; 3) Dolphin 60,4 kWh PCN L3R3P2W2; a 4) Atto 3 PCN L3R3P2W2. Je zjevné, že dražší modely jsou modely, které mají PCN odpovídající lepším technickým vlastnostem (tj. větší délku, dojezd nebo výkon či pohon všech kol), jak by to odpovídalo struktuře PCN, která je vhodná pro svůj účel. Zvláště pozoruhodné je také to, že navzdory značným výkyvům cen jsou všechny uvedené modely výrobcem zařazeny do jednoho a téhož segmentu, tj. do segmentu C ⁽¹²⁴⁾. Z toho vyplývá, že Komise zaujala správný přístup tím, že použila strukturu PCN, a že cenové srovnání založené na segmentech, i kdyby mohly být definovány jasně a objektivně (což možné není), by bylo hrubě nedostatečné a nevhodné. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem byla tvrzení komory CCCME a čínské vlády zamítnuta.
- (825) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že tvrzení Komise, že neexistují žádné všeobecně uznávané segmenty trhu, i) nebylo doloženo žádným posouzením Komise a bylo nepodloženým prohlášením učiněným *ex post*, ii) jde proti logice výrobního odvětví a jejímu vlastnímu dotazníku a iii) nemůže vést k závěru, že by bylo možné přehlížet přesvědčivé důkazy odůvodňující analýzu segmentace. Komora CCCME dále tvrdila, že je tomu tak proto, že podle logiky Komise, jelikož PCN rovněž nebyla všeobecně uznávána a Komise je ve skutečnosti vytvořila pro tento případ, nemůže být rozhodující ani samotné použití PCN. Komora CCCME tvrdila, že prokázala, že Komise a hlavní tržní publikace, jako je studie společnosti S&P Global Mobility i společnosti Transport & Environment, a výrobci v Unii používají stejné segmenty trhu, jak je uvedeno v dotazníku Komise.
- (826) Tato tvrzení nejsou opodstatněná. Pokud jde o bod i), Komise nemůže prokázat něco, co neexistuje. Kromě informací předložených v dokumentu o zahájení šetření neodhalilo šetření, že by byly definovány nějaké objektivní technické vlastnosti založené na segmentech, jako jsou A, B, C atd. nebo základní, prémiový, luxusní, ani komora CCCME žádné takové důkazy nepředložila. Komora CCCME ve skutečnosti požádala Komisi, aby ve svém posouzení použila informace, o nichž nevěděla, co znamenají. Komise takový požadavek nemůže přijmout. Komise v reakci na tvrzení zúčastněných stran týkající se segmentace vysvětlila v 1042. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že neexistují žádné všeobecně přijímané segmenty trhu. Tvrzení komory CCCME, že takové prohlášení bylo učiněno *ex post*, je proto irrelevantní. Pokud jde o bod ii), Komise nechápe, jak skutečnost, že neexistují žádné všeobecně přijímané segmenty trhu, jde proti logice a dotazníku Komise. Pokud jde o bod iii), jak je vysvětleno v 108. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, dospěla Komise k závěru, že v tomto případě není analýza segmentace zapotřebí. Kromě toho Komise definovala PCN na základě objektivních kritérií, která byla čínským vyvážejícím výrobcům sdělena v dotazníku. Jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise používá PCN pro účely spravedlivého srovnání dovážených výrobků a obdobných výrobků vyráběných výrobním odvětvím Unie, tj. při výpočtu rozpětí cenového podbízení. PCN nemusí být všeobecně přijímána, jak tvrdí komora CCCME. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

⁽¹²³⁾ Pokud v odpovědi na dotazník skupiny BYD nebyly k dispozici technické vlastnosti relevantní pro klasifikaci PCN, byly získány z databáze elektrických vozidel (<http://ev-database.org>).

⁽¹²⁴⁾ https://www.byd.com/eu/news-list/BYD_DOLPHIN_Agile_and_Versatile.html.

- (827) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že na trhu procházejícím přechodem nemůže být analýza účinků cen založena pouze na údajích týkajících se PCN a výpočtu cenového podbízení, které se týkají pouze jednoho roku posuzovaného období.
- (828) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Komise neposuzovala pouze rozpětí cenového podbízení, ale také stlačení cen za celé posuzované období. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (829) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise neprošetřila ani neshromáždila důkazy o tom, zda hodnota značky ovlivnila srovnatelnost cen, ale pouze obrátila důkazní břemeno a uložila jej komoře CCCME.
- (830) Toto tvrzení je neopodstatněné. V 1037. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise podrobně vysvětlila své posouzení dopadu hodnoty značky. Komise neobrátila důkazní břemeno a neuložila je komoře CCCME, ale uvedla, že komora CCCME nevysvětlila, jak by měla Komise při porovnávání cen zohlednit hodnotu značky. Strany nemohou jednoduše požádat Komisi, aby provedla všechny typy posouzení, ale neposkytnout své názory na to, jak by tato posouzení měla být provedena. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (831) Závěry uvedené v 1018. až 1049. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a revidované podle 57. bodu odůvodnění tohoto nařízení byly proto potvrzeny.

4.5. Hospodářská situace výrobního odvětví Unie

- (832) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise neposuzovala dopad vlastního dovozu na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie, zejména pokud jde mimo jiné o výrobu, využití kapacity, objemy prodeje a ceny, podíl na trhu a ziskovost. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že není známo, zda některý z výrobců v Unii zařazených do vzorku v posuzovaném období dovážel BEV z Číny.
- (833) Vzhledem k anonymitě poskytnuté výrobcům v Unii a malému počtu skupin výrobců v Unii, kteří během posuzovaného období dováželi BEV z Číny, nemůže Komise zveřejnit informace o tom, zda výrobci v Unii zařazení do vzorku dováželi BEV z Číny během posuzovaného období. Zveřejnění těchto informací by znamenalo zveřejnit, zda byly do vzorku zařazeny společnosti BMW, Mercedes, Renault nebo Tesla. Jak je však vysvětleno v 22. bodě odůvodnění tohoto nařízení, výběr vzorku výrobců v Unii byl proveden na úrovni výrobního subjektu, a nikoli skupiny, zatímco výrobci v Unii jsou součástí větších skupin společností a dovoz BEV z Číny nemusely nutně uskutečňovat výrobní subjekty. Kromě toho jsou ukazatele újmy založeny výhradně na BEV vyráběných a prodávaných v Unii výrobci v Unii. Kromě toho byl dovoz výrobního odvětví Unie z Číny jakožto činitel způsobující hrozbu újmy výrobnímu odvětví BEV v Unii posouzen v 1213. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1216. až 1223. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

4.5.1. Obecné poznámky

- (834) K této části prozatímního nařízení nebyly předloženy žádné připomínky.

4.5.2. Makroekonomické ukazatele

4.5.2.1. Výroba, výrobní kapacita a její využití

- (835) Jak je vysvětleno v 683. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise revidovala objem výroby za období šetření na základě údajů vykázaných v databázi Prodcom za rok 2023, které byly zveřejněny. Z toho vyplývá, že musí být revidovány i údaje o výrobní kapacitě, jak je uvedeno v tabulce 4 níže.

Tabulka 4

Výroba a výrobní kapacita za období šetření

	Období šetření
Objem výroby (v kusech)	1 590 247
Index (2020 = 100)	292
Výrobní kapacita (v kusech)	4 607 682
Index (2020 = 100)	280

Zdroj: Prodcom (viz 683. bod odůvodnění tohoto nařízení)

- (836) Komise uvedla, že ve výše uvedené tabulce je vidět mírný pokles výrobní kapacity o 2,2 % ve srovnání s výrobní kapacitou uvedenou v tabulce 4 prozatímního nařízení.
- (837) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že údaje uvedené v prozatímním nařízení týkající se výroby, výrobní kapacity a využití kapacity jsou nespolehlivé a nepředstavují skutečné důkazy, které by splňovaly požadované právní normy.
- (838) Komora CCCME a čínská vláda zejména tvrdily, že i) odhadovaný objem výroby byl nespolehlivý, neboť vycházel z údajů Prodcom, a zopakovaly svá tvrzení uvedená v 680. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že údaje Prodcom mají širší rozsah než výrobek, který je předmětem šetření, ii) objem výroby podle databáze Prodcom ovlivnil také jiné ukazatele újm, jako je výrobní kapacita, využití kapacity a produktivita, které byly odhadnuty na základě objemu výroby, iii) objem výroby výrobního odvětví Unie se během posuzovaného období zvyšoval rychleji než spotřeba v Unii, což svědčí o tom, že výrobní odvětví Unie prosperovalo a nebylo ovlivněno dovozem z Číny, jak bylo dále doloženo oznámeními o uvedení nových BEV na trh výrobci v Unii.
- (839) Pokud jde o spolehlivost a přesnost údajů Prodcom, Komise se těmito tvrzeními zabývala v 683. až 689. bodě odůvodnění tohoto nařízení, v nichž dospěla k závěru, že údaje Prodcom jsou spolehlivé. Kromě toho Komise uvedla, že pouhé srovnání mezi zvýšením celkové výroby a zvýšením spotřeby v Unii neumožňuje vyvodit závěr o situaci výrobního odvětví Unie, neboť opomíjí řadu dalších faktorů a ukazatelů, včetně vývoje dovozu a vývozu, podílů na trhu a ziskovosti. Toto srovnání proto nepochybně zjištění týkající se situace výrobního odvětví Unie. Tato zjištění nejsou zpochybněna ani skutečností, že výrobci v Unii nadále uvádějí na trh nové modely BEV ve snaze uspokojit poptávku a konkurovat na trhu Unie, a to navzdory problémům, kterým čelí v důsledku levného subvencovaného dovozu z Číny. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (840) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly, že výroba výrobního odvětví Unie rostla rychleji než spotřeba v Unii a že Komise nevysvětlila, co znamená v prohlášení uvedeném v 839. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že posouzení situace výrobního odvětví Unie by nemělo ignorovat vývoj dovozu a vývozu, podílů na trhu a ziskovosti, jakou analýzu v tomto ohledu provedla ani jak to ovlivnilo danou věc.
- (841) Komise připomněla, že situaci výrobního odvětví Unie a posouzení újm nelze odvodit pouze ze srovnání vývoje výroby a vývoje spotřeby, ale musí se zohlednit všechny relevantní ukazatele. Tyto faktory byly podrobně analyzovány v oddíle 4.5 prozatímního nařízení, který rovněž zahrnoval závěr o situaci výrobního odvětví Unie, které během období šetření neutrpělo podstatnou újmu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (842) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že odhadované využití kapacity je nespolehlivé, jelikož i) vycházelo pouze z informací poskytnutých výrobcí v Unii zařazenými do vzorku, ii) vycházelo z extrapolace za použití celkové výroby vykázané v databázi Prodcem a využití kapacity vypočteného pro výrobce zařazené do vzorku a tato extrapolace by předpokládala, že výrobní kapacita a využití kapacity budou pro všechny výrobce v Unii stejné. Komora CCCME toto tvrzení zopakovala i po poskytnutí konečných informací.
- (843) Jak je vysvětleno v 26. až 45. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, vzorek výrobců v Unii byl pro výrobní odvětví Unie reprezentativní. Údaje poskytnuté těmito výrobci byly navíc během šetření ověřeny. Využití kapacity vypočtené pro výrobce v Unii zařazené do vzorku je proto nejspolehlivějším odhadem průměrného využití kapacity výrobního odvětví Unie. Z toho vyplývá, že nejspolehlivější odhad výrobní kapacity Unie poskytl také výpočet celkové výrobní kapacity výrobního odvětví Unie na základě celkové výroby v Unii a průměrného využití kapacity. Na rozdíl od toho, co naznačuje komora CCCME a čínská vláda, tato metodika nepředpokládá, že všichni výrobci v Unii mají stejné využití kapacity. Tím spíše nepředpokládá, že všichni výrobci v Unii mají stejnou výrobní kapacitu. Komora CCCME a čínská vláda rovněž nepředložily lepší zdroj údajů pro využití kapacity výrobního odvětví Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (844) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda navíc zpochybnilly zjištění Komise, že výrobní kapacita BEV výrobců v Unii zařazených do vzorku se zvýšila přeměnou výrobních linek z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV, a rovněž zpochybnilly, že výrobci v Unii mají schopnost nebo motivaci k rozšíření této přeměny s cílem uspokojit novou poptávku po BEV. Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že pokud by byly odhady Komise týkající se výrobní kapacity a využití kapacity správné, znamenalo by to, že výrobní odvětví Unie trpí nadbytečnou kapacitou a souvisejícími vysokými náklady a nemělo by motivaci začít vyrábět místo vozidel se spalovacím motorem (která jsou v současné době ziskovější) více BEV nebo nadále dovážet BEV z Číny.
- (845) Zvýšení kapacity prostřednictvím přeměny stávajících výrobních linek z vozidel se spalovacím motorem na BEV bylo potvrzeno v souvislosti s inspekcemi Komise na místě u výrobců v Unii zařazených do vzorku a jejich výrobních zařízení. Komise uvedla, že tato přeměna nemá vliv na objem a ziskovost podnikání v oblasti vozidel se spalovacím motorem, jelikož se týká především nevyužité kapacity, která se vyvíjí v souladu s poklesem poptávky po vozidlech se spalovacím motorem. V důsledku toho je tvrzení komory CCCME a čínské vlády, že výrobci v Unii by neměli motivaci přeměnit více výrobních linek z vozidel se spalovacím motorem na BEV, vyvráceno skutečnostmi zjištěnými v rámci šetření. Existence významné volné kapacity výrobců v Unii by jim navíc nebránila v dovozu BEV z Číny, aby mohli konkurovat subvencovanému dovozu z Číny. Vysoká volná kapacita výrobního odvětví Unie je v souladu s přechodem trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (846) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že i) v tabulce 4 prozatímního nařízení Komise odkázala na některé nespecifikované internetové stránky výrobců v Unii a údaje z nich a nebylo jasné, o jaké údaje se jedná, zda byly v souladu s metodikou vysvětlenou v 1057. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a jak informace z těchto internetových stránek přispěly k posouzení výrobní kapacity a využití kapacity výrobního odvětví Unie, a ii) nebylo známo, proč Komise při výpočtu celkové výroby, výrobní kapacity a využití kapacity v Unii nepoužila údaje týkající se výroby a výrobní kapacity poskytnuté výrobcí BEV v Unii v jejich formulářích pro výběr vzorku – tento bod komora CCCME zopakovala i po poskytnutí konečných informací.
- (847) Komise nemohla specifikovat internetové stránky výrobců v Unii, které použila ke křížové kontrole údajů o výrobě za období šetření, neboť by to znamenalo zveřejnit, které společnosti formulář pro výběr vzorku předložily. Pokud jde o bod ii), Komise uvedla, že by to znamenalo zveřejnění úrovně spolupráce výrobců v Unii ve fázi výběru vzorku, což by pak odhalilo totožnost společností, které při šetření spolupracovaly, a Komise by proto porušila anonymitu přiznanou výrobcům v Unii, jak je vysvětleno v 12. a 13. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (848) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že pokud jde o kapacitu výrobců v Unii zařazených do vzorku, i) Komise neposkytla žádné důkazy na podporu svého tvrzení uvedeného v 1058. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, 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, ii) že nebyl znám ani rozsah, v němž výrobci přeměnili kapacitu – tento bod komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací, a iii) že Komise neposkytla žádný základ pro svůj předpoklad uvedený v 1060. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že v blízké budoucnosti je možné vyčlenit větší kapacitu z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV, když podle veřejně dostupných informací většina výrobců BEV v Unii bude pravděpodobně vyrábět po mnoho příštích let i po roce 2035 vozidla se spalovacím motorem, hybridy atd. Komora CCCME a čínská vláda zejména odkázaly na zprávu společnosti Transport & Environment, v níž se uvádí, že strategií výrobců BEV v Unii je „zadržet prodeje elektrických vozidel do doby, než to bude podle nařízení povinné, a v mezidobí upřednostnit zisky z vozidel se spalovacím motorem a velkých, nákladných modelů elektrických vozidel“⁽¹²⁵⁾.
- (849) Pokud jde o bod i), tyto informace poskytli výrobci v Unii zařazení do vzorku během inspekce na místě. Pokud jde o bod ii) odkazující na to, že nebyl znám ani rozsah, v němž výrobci přeměnili kapacitu, jak je vysvětleno v 702. bodě odůvodnění tohoto nařízení, trh Unie přecházel z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV. Předmětem šetření jsou výrobci BEV, a nikoli výrobci vozidel se spalovacím motorem a BEV a Komise zkoumala BEV, a nikoli vozidla se spalovacím motorem. Pokud jde o bod iii), jak je vysvětleno v 1223. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, podle nařízení (EU) 2019/631, které bylo později změněno nařízením (EU) 2023/851, musí výrobní odvětví Unie na trhu Unie zvýšit svůj prodej BEV a snížit svůj prodej vozidel se spalovacím motorem. To znamená, že se zvýší výroba BEV a sníží se výroba vozidel se spalovacím motorem pro prodej na trh Unie. Výrobní odvětví Unie by skutečně mohlo pokračovat ve výrobě vozidel se spalovacím motorem i po roce 2035, nikoli však pro prodej v Unii, ale pouze na vývoz, což nemá smysl, jelikož hlavním cílem výrobního odvětví Unie je trh Unie, a nikoli třetí země. Výňatek citovaný komorou CCCME a čínskou vládou ze zprávy zveřejněné společností Transport & Environment se týká fáze stagnace mezi čtvrtým čtvrtletím 2021 a čtvrtým čtvrtletím roku 2024. Od roku 2025 však probíhá fáze růstu, kterou spustilo nařízení (EU) 2019/631 ve znění nařízení (EU) 2023/851, jež od roku 2025 zpřísnilo cíle CO₂, jak je vysvětleno v 1223. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (850) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že odhad Komise týkající se výrobní kapacity BEV výrobního odvětví Unie a její závěr, že výrobci v Unii mají dostatečnou kapacitu k uspokojení budoucí poptávky, jsou nesprávné, protože nezohledňují údajná omezení v oblasti surovin. Na podporu svých tvrzení komora CCCME a čínská vláda citovaly zprávy, připomínky a publikace Evropského účetního dvora a sdružení ACEA. Komora CCCME a čínská vláda rovněž odkázaly na zprávy týkající se dlouhých dodacích lhůt u BEV vyráběných výrobci v Unii a naznačovaly, že tato zpoždění vyplývají z uvedených omezení.
- (851) Komise měla za to, že komora CCCME a čínská vláda neprokázaly, že přístup k surovinám představuje významné a skutečné omezení pro výrobní kapacitu BEV v Unii, a uvedla, že komora CCCME a čínská vláda se ani nepokusily takové omezení kvantifikovat. V tomto ohledu Komise připomněla, že výňatky ze zprávy Evropského účetního dvora, na které komora CCCME a čínská vláda odkazují, se týkají spíše výroby baterií v EU než výroby BEV a že výrobní odvětví BEV v Unii se neomezuje na využívání baterií vyrobených v Unii. Zprávy sdružení ACEA a připomínky zástupců sdružení ACEA týkající se surovin také odkazují spíše na otázky nákladové konkurenceschopnosti než na otázky výrobní kapacity. Kromě toho prodloužení dodacích lhůt, která byla pozorována v omezených časových obdobích a u konkrétních výrobců, nejsou důkazem významných nebo trvalých omezení výrobní kapacity BEV v Unii. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

⁽¹²⁵⁾ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_06_EV_market_briefing.pdf.

- (852) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že vývoj výroby, výrobní kapacity a využití kapacity vyvrací závěr Komise uvedený v 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, pokud jde o zhoršující se situaci výrobního odvětví Unie, zejména během období šetření.
- (853) Komise připomněla, že tyto závěry jsou vyvozeny ze všech ukazatelů újmy, včetně ukazatelů, které se během období šetření zhoršily, jako je ziskovost, návratnost investic, peněžní tok a podíl na trhu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (854) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že prohlášení Komise, že výrobci v Unii se nacházejí ve fázi přechodu, jelikož pro výrobu BEV využívali pouze nevyužitou kapacitu pro výrobu vozidel se spalovacím motorem, což neovlivnilo objem vyráběných vozidel se spalovacím motorem, nebylo přesné.
- (855) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Komise žádné takové prohlášení neučinila. V 1058. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise ve skutečnosti uvedla, že šetřením bylo zjištěno, že někteří výrobci v Unii představují 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. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (856) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že míra přeměny kapacity výrobců v Unii je klíčovou faktickou otázkou a skutečnost, že ji Komise neposoudila, naznačuje, že výpočty Komise týkající se kapacity a využití kapacity, jakož i její tvrzení o přechodu z vozidel se spalovacím motorem na BEV nebyly založeny na důkazech, ale na teoretických domněnkách. Na podporu svých argumentů komora CCCME rovněž uvedla, že údaje po období šetření uvedené v tabulce 6 tohoto nařízení ukazují, že v prvním a druhém čtvrtletí roku 2024 se přechod na elektrifikaci nezvýšil a procentní podíl BEV u všech prodejších osobních vozidel byl mnohem nižší než průměr ve výši 14,6 % za období šetření.
- (857) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, jak skutečnost, že nebyla známa míra přechodu výrobců automobilů v Unii od výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV, mohla vyvolat pochybnosti ohledně zjištění Komise týkajících se výrobní kapacity a využití kapacity a ohledně tvrzení, že výrobci v Unii přecházejí z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV. Jak je vysvětleno v 855. bodě odůvodnění tohoto nařízení, výrobci v Unii budovali výrobní kapacitu pro BEV několika různými způsoby. Kromě toho se zdá, že komora CCCME zaměňuje přechod unijního trhu s osobními vozidly z vozidel se spalovacím motorem na BEV, který byl uveden v tabulce 1 prozatímního nařízení a tabulce 6 tohoto nařízení, s přechodem výrobců vozidel v Unii z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV. Přechod trhu Unie nemůže nijak zpochybnit zjištění Komise týkající se výroby, kapacity a využití kapacity výrobního odvětví Unie učiněná pro posuzované období. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (858) Prozatímní závěry uvedené v 1055. až 1060. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a revidované podle 835. bodu odůvodnění tohoto nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

- (859) Stejně jako v případě údajů o zřejmé spotřebě v Unii za období šetření, jak je vysvětleno v 711. bodě odůvodnění tohoto nařízení, a údajů o objemu dovozu z Číny a jeho podílech na trhu na základě registrací po dovozu, jak je vysvětleno v 723. bodě odůvodnění tohoto nařízení, aby Komise mohla zveřejnit podkladové údaje k příslušným výpočtům, revidovala údaje o prodeji výrobního odvětví Unie a jeho podílech na trhu na základě zřejmé a skutečné spotřeby a jako zdroj použila údaje agentury EEA namísto údajů společnosti S&P Global Mobility, které použila v tabulce 5 prozatímního nařízení.

Tabulka 5

Objem prodeje a podíl na trhu

	Období šetření
Objem prodeje na trhu Unie (registrací) v kusech	990 289
<i>Index (2020 = 100)</i>	261
Podíl na trhu (zřejmé spotřeby)	59,9 %
<i>Index (2020 = 100)</i>	87
Podíl na trhu (skutečné spotřeby – registrací)	65,2 %
<i>Index (2020 = 100)</i>	93
Zdroj: EEA	

- (860) Komise uvedla, že při porovnávání údajů v tabulce 5 prozatímního nařízení za období šetření, které jako zdroj použila společnost S&P Global Mobility, s příslušnými údaji v tabulce 5 výše, které jako zdroj použila agentura EEA, vyplynul jen velmi malý rozdíl u celkového prodeje výrobního odvětví Unie (0,3 %), žádná změna podílu na trhu na základě zřejmé spotřeby a změna podílu na trhu na základě skutečné spotřeby o 0,2 procentního bodu.
- (861) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že i) objem prodeje a podíly výrobního odvětví Unie na trhu by měly zahrnovat vlastní dovoz výrobního odvětví Unie z Číny – podobné tvrzení vzneslo také sdružení VDA – toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací, ii) Komise nezohlednila, že výrobní odvětví Unie bylo orientováno na vývoz a že se vývoz výrobního odvětví Unie během posuzovaného období zvýšil, což prokazuje, že se výrobní odvětví Unie zaměřilo spíše na zvýšení vývozu než na domácí prodej a podíl na trhu a že se dovoz BEV čínských značek a BEV ze třetích zemí zvýšil pouze proto, aby zaplnil mezeru – toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací, a iii) Komise rovněž neposuzovala žádný možný dopad ukončení subvencí na nákup elektrických vozidel v členských státech EU, jako je Německo.
- (862) Komise v 165. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 833. bodě odůvodnění tohoto nařízení vysvětlila, že ukazatele újm, včetně prodeje a podílů na trhu, jsou založeny výhradně na BEV vyrobených a prodaných v Unii výrobci v Unii a že v případě vlastního dovozu vystupuje výrobní odvětví Unie jako obchodník, nikoli jako výrobce. Zahrnutí tzv. vlastního dovozu do výpočtu prodeje v Unii a podílů na trhu by proto bylo nesprávné. Dopad tohoto dovozu byl posouzen v 1213. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1216. a 1223. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (863) Pokud jde o argumenty týkající se vývozu výrobního odvětví Unie, Komise uvedla, že prodej výrobního odvětví Unie na trhu Unie byl výrazně vyšší než jeho prodej na vývoz, což ukazuje, že trh Unie zůstává pro výrobní odvětví Unie nejdůležitějším trhem. Kromě toho vzhledem ke skutečnosti, že výrobní odvětví Unie nebylo omezeno kapacitou, nemohl vývoz hrát roli při snižování podílu výrobního odvětví Unie na trhu Unie.
- (864) Pokud jde o ukončení subvencí na nákup BEV, zejména v případě Německa, Komise uvedla, že tyto subvence nerozlišují mezi BEV vyrobenými v Unii a BEV vyrobenými jinde a že ukončení nabylo účinku po skončení období šetření. Je proto obtížné pochopit, jak je Komise měla ve své analýze zohlednit.
- (865) Na základě výše uvedených skutečností Komise tato tvrzení zamítla.

- (866) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že předpoklad Komise, že dovoz čínských BEV ohrožuje schopnost výrobců BEV v Unii vyrábět a prodávat větší objem výroby v Unii, je chybný, protože i) objem výroby a prodeje výrobního odvětví Unie naznačuje, že výrobci BEV v Unii byli schopni prodat to, co vyrobili; ii) nárůst vývozu výrobního odvětví Unie byl vícenásobně vyšší než ztráta prodeje způsobená ztrátou podílu na trhu Unie; iii) výrobci v Unii přesouvali výrobu do třetích zemí a dováželi BEV z těchto třetích zemí a iv) namísto toho, aby se snažili dosáhnout většího rozsahu, omezovali výrobci v Unii výrobu konkrétních modelů BEV a zdálo se, že se zaměřují na hybridy (viz příklad společnosti Stellantis, která plánuje zastavit výrobu jednoho BEV a zahájit výrobu několika nových hybridních vozidel).
- (867) Pokud jde o bod i), Komise připomněla, že v 1084. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že výrobní odvětví Unie vyrábělo převážně na základě objednávek. Proto skutečnost, že se celý objem jeho výroby prodal, není pro posouzení hospodářské soutěže výrobního odvětví Unie se subvencovaným levným dovozem čínských BEV relevantní.
- (868) Pokud jde o bod ii), Komise poznamenala, že komora CCCME neuvedla, jaké závěry by měly být vyvozeny z jejích výpočtů týkajících se vztahu mezi skutečným nárůstem vývozu a teoretickým poklesem prodeje v Unii a proč. V každém případě jsou tyto výpočty v souladu se závěrem Komise, že negativní trendy v souvislosti se situací výrobního odvětví Unie nejsou způsobeny jeho vývozní výkonností. Zvýšení prodeje na vývoz ve skutečnosti pomáhá výrobnímu odvětví Unie vyrábět více a pokrýt větší část jeho fixních nákladů, a tím snížit jednotkové výrobní náklady u BEV.
- (869) Pokud jde o bod iii), nelze vyloučit, že výrobci v Unii přesouvají výrobu do Číny a jiných třetích zemí, neboť na trhu Unie neexistují rovné podmínky.
- (870) Pokud jde o bod iv), komora CCCME neposkytla důkazy o tom, že výrobci v Unii systematicky omezují výrobu modelů BEV a místo toho se zaměřují na hybridy, a v tomto ohledu uvedla pouze jeden příklad. I kdyby však toto tvrzení bylo obecně pravdivé, není možné vyloučit, že toto rozhodnutí bylo způsobeno nekalou soutěží, jíž čelí výrobci BEV v Unii v důsledku dovozu čínských BEV.
- (871) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem byly tvrzení a argumenty komory CCCME a čínské vlády zamítnuty.
- (872) Prozatímní závěry uvedené v 1061. až 1064. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a revidované podle 859. bodu odůvodnění tohoto nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.2.3. Růst

- (873) Jelikož nebyly vzneseny připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 1065. až 1067. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.5.2.4. Zaměstnanost a produktivita

- (874) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že údaje uvedené v prozatímním nařízení ohledně zaměstnanosti a produktivity nepředstavují skutečné důkazy, protože vycházejí z údajů výrobců v Unii zařazených do vzorku. Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že není jasné, proč se zaměstnanost ve výrobním odvětví Unie v posuzovaném období zvýšila o více než 190 %, jelikož výrobní odvětví Unie jednoduše přeměnilo výrobní linky vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV a zaměstnanost se podle všeho zvýšila v souladu s výrobní kapacitou, ale vzhledem k tomu, že výrobní kapacita byla využita pouze z 35 %, není jasné, proč bylo třeba, aby výrobní odvětví Unie zvýšilo zaměstnanost tak drasticky, protože takové zvýšení zaměstnanosti by vedlo pouze k vyšším výrobním nákladům, a zvýšení produktivity bylo mnohem nižší a nebylo v souladu s produktivitou efektivního výrobního odvětví.
- (875) Jak je vysvětleno v 26. až 45. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, vzorek výrobců v Unii byl reprezentativním vzorkem výrobního odvětví Unie a údaje výrobců v Unii byly ověřeny. Výpočet zaměstnanosti a produktivity výrobního odvětví Unie na základě těchto údajů proto poskytuje pro tyto ukazatele nejspolehlivější údaje. Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily v tomto ohledu žádné přesnější údaje.

- (876) Pokud jde o zvýšení zaměstnanosti, Komise uvedla, jak je vysvětleno v 1070. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že zaměstnanost obecně sledovala trend výroby. Komise dále připomněla, že rozsah poskytnutých údajů o zaměstnanosti zahrnuje pouze činnosti výrobců v Unii související s BEV a že tyto údaje nezahrnují zaměstnance zaměstnané těmito výrobci v jiných činnostech, jako je výroba vozidel se spalovacím motorem. Vzhledem k tomu, jak je vysvětleno v 1071. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, lze zvýšení zaměstnanosti výrobního odvětví BEV v Unii snadno vysvětlit přesunutím stávajících zaměstnanců z výroby vozidel se spalovacím motorem na výrobu BEV. Komise rovněž uvedla, že komora CCCME a čínská vláda neupřesnily, kolik pracovních míst by mělo mít efektivní výrobní odvětví. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (877) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že vysvětlení poskytnuté Komisí v 875. bodě odůvodnění tohoto nařízení, pokud jde o vysokou míru nárůstu zaměstnanosti ve výrobním odvětví Unie, bylo nedostatečné, neboť tyto údaje nemají ekonomický smysl, pravděpodobně nebyly reprezentativní pro výrobní odvětví Unie a nebyly v souladu s objektivním posouzením povinnosti předložit skutečné důkazy, které nespočívají v pouhém zaškrtnutí nějakého políčka.
- (878) Komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, proč podle jejich názoru nemají údaje o zaměstnanosti ekonomický smysl. Jak je vysvětleno v 876. bodě odůvodnění tohoto nařízení, zaměstnanost obecně sledovala trend výroby. Komora CCCME rovněž nevysvětlila, proč je nepravděpodobné, že by tyto údaje byly pro výrobní odvětví Unie reprezentativní. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (879) Prozatímní závěry uvedené v 1068. až 1072. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.2.5. Rozsah výše subvencí a překonání účinků dřívějšího subvencování

- (880) Jelikož nebyly vzneseny připomínky, byly potvrzeny závěry uvedené v 1073. až 1074. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

4.5.3. Mikroekonomické ukazatele

4.5.3.1. Ceny a činitele ovlivňující ceny

- (881) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že údaje uvedené v prozatímním nařízení o cenách a činitelích ovlivňujících ceny nepředstavují skutečné důkazy, neboť i) vzorek Unie nebyl objektivní, ii) Komise neprovedla analýzu na základě segmentů.
- (882) Tvrzení týkající se reprezentativnosti vzorku výrobního odvětví Unie již bylo projednáno v 26. až 45. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, zatímco argument týkající se segmentace byl rovněž projednán a zamítnut v 749. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (883) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že čínská BEV nemohla mít dopad na ceny výrobního odvětví Unie, jelikož ceny výrobního odvětví Unie rostly souběžně s nárůstem dovozu z Číny, který většinou představoval vlastní dovoz a byl doprovázen zvýšením objemu jeho prodeje.
- (884) Jak je vysvětleno v 1076. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nárůst cen výrobního odvětví Unie byl ovlivněn změnami ve skladbě modelů prodáváných 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. Kromě toho na rozdíl od toho, co tvrdí komora CCCME a čínská vláda, skutečnost, že ceny dovozu z Číny i ceny Unie ve stejném období rostly, neznamená, že tento dovoz neměl dopad na ceny. Kvůli subvencovanému dovozu z Číny, který se výrazně podbízel cenám výrobního odvětví Unie, tedy výrobní odvětví Unie nemohlo stanovit ceny pro odběratele na ziskové úrovni, jak je vysvětleno v 1100. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (885) Komora CCCME a čínská vláda zpochybnilly tvrzení Komise uvedené v prozatímním nařízení, že zvýšení cen obvykle vede ke snížení objemu prodeje.
- (886) Komise uvedla, že toto tvrzení pouze odráží základní zásadu ekonomické teorie, známou jako zákon poptávky, která je podložena rozsáhlými empirickými důkazy. Komise dále uvedla, že ačkoli existují výjimky z tohoto zákona ⁽¹²⁶⁾, netýkají se převážné většiny BEV prodáváných na trhu Unie. Kromě toho Komise objasnila, že tento zákon vychází z předpokladu, že všechny ostatní relevantní faktory se nemění (zásada *ceteris paribus*), zejména včetně poptávky zákazníků. V případě trhu Unie s BEV je zřejmé, že v posuzovaném období došlo ke značnému nárůstu poptávky po BEV, což umožnilo současné zvýšení cen a objemu prodeje. Tím není zpochybněna základní zásada, že v určitém okamžiku a při jinak nezměněných podmínkách by zvýšení cen vedlo ke snížení objemu prodeje. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (887) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise vysvětlila zvýšení prodejních cen o 38 % během posuzovaného období změnou sortimentu výrobků a zásadou ekonomické teorie, která je v rozporu se zaznamenanými důkazy, jelikož i) Komise shromáždila údaje o PCN nebo sortimentu výrobků od výrobců v Unii zařazených do vzorku pouze za období šetření a neexistují žádné důkazy o tom, že shromáždila nebo měla k dispozici takové podrobné údaje týkající se sortimentu výrobků za období 2020–2022, a ii) i za předpokladu, že existoval rozdíl v prodáváném sortimentu modelů, nelze přehlížet absolutní nárůst jednotkových prodejních cen, který byl o 1 699 EUR za jednotku vyšší než zvýšení průměrných výrobních nákladů za stejné období, což nezneplatňuje skutečnost, že u jednotlivých prodaných modelů byli výrobci v Unii schopni zvýšit ceny a objem prodeje. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že základní zásada ekonomické teorie, na kterou Komise odkazovala, se v tomto případě nepoužije při okolnostech týkajících se období šetření, neboť bylo zcela možné, a dokonce velmi pravděpodobné, že princip *ceteris paribus* byl v tomto období porušen. Komora CCCME dále uvedla, že pokud by se poptávka mezi prvním a druhým rokem zvýšila, posun v rovnováze by probíhal na křivce nabídky, nikoli na křivce poptávky, a zvýšení ceny by se mohlo velmi dobře shodovat se zvýšením prodaného množství.
- (888) Komise nemusela shromažďovat údaje o PCN nebo údaje o sortimentu výrobků od výrobců v Unii zařazených do vzorku, aby mohla dospět k závěru, že v období 2020–2022 výrobní odvětví Unie uvedlo na trh nový model BEV, neboť tyto informace byly veřejně dostupné, jak je uvedeno v poznámce pod čarou 431 prozatímního nařízení. Kromě toho skutečnost, že během posuzovaného období se jednotková vážená průměrná prodejní cena zvýšila o něco více než jednotkové vážené průměrné náklady (5 % ve srovnání s prodejní cenou nebo 4 % ve srovnání s jednotkovými výrobními náklady), nezpochybňuje fakt, že výrobní odvětví Unie bylo významně ztrátové a finanční ztráty výrobního odvětví Unie se v období šetření začaly zvyšovat. Kromě toho Komise rovněž uvedla, že komora CCCME ve svých připomínkách po poskytnutí konečných informací zřejmě nezpochybnila, že zákon poptávky obecně platí, tj. že zvýšení cen obvykle vede ke snížení množství, v souladu s tím, co Komise uvedla v prozatímním nařízení. Kromě toho se zdá, že komora CCCME souhlasí s tím, že k současnému nárůstu cen a množství pozorovanému v posuzovaném období nedošlo proto, že ceny by neměly vliv na množství, ale proto, že jiné faktory, a zejména růst poptávky, měly ještě silnější opačný účinek. To v žádném případě nezneplatňuje vztah mezi cenami a množstvím popsany zákonem poptávky. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (889) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že Komise neposkytla základ a metodiku, podle nichž byly náklady přiřazeny k výrobě BEV, a neprovedla žádné posouzení racionality nákladů a ostatních činitelů ovlivňujících ceny.
- (890) V 1077. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že 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. Když měly být k BEV přiřazeny určité náklady, pokyny uvedené ve zveřejněném dotazníku pro výrobce v Unii požadovaly, aby výrobci v Unii přiřadili náklady, které jsou společné různým typům výrobků (včetně jiných výrobků, než je výrobek, který je předmětem šetření) za použití metodiky běžně používané v jejich systému nákladového účetnictví, a aby odůvodnili jakoukoli odchylku od této zásady. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹²⁶⁾ Například „Veblen goods“ a „Giffen goods“.

- (891) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že existuje nesoulad v údajích o nákladech práce uvedených v prozatímním nařízení a nákladech práce uvedených v konsolidované veřejně přístupné verzi odpovědí výrobců v Unii na dotazník.
- (892) Komise uvedla, že žádný nesoulad nezjistila a že komora CCCME a čínská vláda zjevně propojily trend průměrných nákladů práce uvedený v tabulce 8 prozatímního nařízení s trendem celkových nákladů práce (který roste mnohem rychleji v důsledku nárůstu počtu zaměstnanců) uvedeným v konsolidované veřejně přístupné verzi odpovědí na dotazník. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (893) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise měla upravit náklady výrobního odvětví Unie směrem dolů, aby zohlednila vysoké náklady v důsledku skutečnosti, že výrobci v Unii zařazení do vzorku se nacházeli ve fázi přechodu. Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že Komise v prozatímním nařízení uznala, že fixní náklady výrobního odvětví Unie jsou vysoké, a tvrdily, že tyto vysoké náklady by měly být přičítány vědomému rozhodnutí výrobního odvětví Unie zaměřit se na prémiové a luxusní modely BEV na rozdíl od čínských vyvážejících výrobců.
- (894) Jak je vysvětleno v 702. bodě odůvodnění tohoto nařízení, trh Unie přechází z výroby vozidel se spalovacím motorem na BEV a výrobci v Unii pro účely tohoto šetření jsou výrobci BEV, a nikoli všech druhů vozidel. Kromě toho Komise uvedla, že při jinak nezměněných podmínkách by společnosti, které přecházejí mezi výrobky, které mají významné společné rysy v součástkách a ve výrobních procesech, obecně požívaly nákladové výhody při výrobě nového výrobku oproti společností „na zelené louce“, které začínají od počátku. Například výrobní odvětví Unie bylo schopno využívat své stávající výrobní závody pro vozidla se spalovacím motorem. Pokud jde o připomínku, že prozatímní nařízení kvalifikuje fixní náklady výrobního odvětví Unie jako vysoké a že tyto vysoké náklady by měly být přičítány vědomému rozhodnutí výrobního odvětví Unie zaměřit se na prémiové a luxusní automobily, Komise vznesla několik poznámek. Za prvé, uvedená připomínka zkreslila 1078. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v němž se pouze uvádí, že odvětví BEV, stejně jako veškerý těžký průmysl po celém světě, má vysoké fixní náklady. Toto prohlášení neodkazuje konkrétně na výrobní odvětví BEV v Unii, a rozhodně nikoli ve srovnání s výrobním odvětvím BEV ve třetích zemích, včetně Číny. Za druhé, na rozdíl od toho, co tyto strany naznačují, je to obvykle výroba produktů hromadné spotřeby, která obnáší relativně vysoké fixní náklady (velké závody, větší počet zařízení atd.), zatímco luxusní výrobky se obvykle vyrábějí s relativně omezenými fixními náklady a vysokými variabilními náklady (např. kvůli drahým materiálům a/nebo intenzivní a vysoce kvalifikované pracovní síle). V každém případě tvrzení, že se výrobní odvětví Unie zaměřilo na prémiová a luxusní BEV, je vyvráceno vysokou mírou shody mezi prodejem výrobního odvětví Unie a čínským dovozem (jak je projednáno v 1044. až 1048. bodě odůvodnění prozatímního nařízení). Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (895) Komora CCCME a čínská vláda navíc tvrdily, že Komise i) neposuzovala dopad nákladů na suroviny na ceny a schopnost výrobců v Unii přenést tyto náklady na spotřebitele, ii) nezohlednila vysoké fixní náklady výrobního odvětví Unie z důvodu nadbytečné kapacity a vysoké zaměstnanosti – toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací, iii) nezohlednila dopad hospodářské soutěže v rámci výrobního odvětví na ceny – toto tvrzení komora CCCME zopakovala i po poskytnutí konečných informací. V tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda dodaly, že Komise neposkytla žádné důkazy o svém tvrzení, že hospodářská soutěž byla silná a spravedlivá.
- (896) Komise uvedla, že ani v základním nařízení, ani v Dohodě o subvencích a vyrovnávacích opatřeních neexistuje žádný požadavek na podrobné posouzení nebo vyčíslení dopadu jednotlivých činitelů ovlivňujících ceny. Tyto činitele, včetně nákladů na suroviny (což jsou obvykle variabilní náklady) a fixních nákladů, byly určeny a dostatečně analyzovány v 1077. až 1080. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o údajné nezohlednění hospodářské soutěže mezi výrobci v Unii, jak je vysvětleno v 773. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise zastává názor, že ačkoli je tato hospodářská soutěž silná, jedná se o spravedlivou hospodářskou soutěž, která se vyvinula ve prospěch spotřebitelů v Unii. Šetření neodhalilo žádné důkazy, které by s tím byly v rozporu. Připomíná se, že subvencovaný dovoz z Číny se v období šetření podobal cenám výrobního odvětví Unie nejméně o 12,7 %. Naproti tomu subvencovaný dovoz pronikl na trh Unie s využitím silného subvencování poskytnutého čínskou vládou. Komise dále připomněla, že dovoz BEV z Číny a jiných zemí nelze považovat za součást hospodářské soutěže v rámci výrobního odvětví Unie, a to ani v případě, že tento dovoz uskutečňují

skupiny výrobců v Unii. Je rovněž třeba uvést, že náklady na suroviny a hospodářská soutěž mezi výrobci v Unii byly řešeny v 1206. a 1224. až 1225. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Údajnou nadměrnou kapacitou výrobního odvětví Unie se zabýval 845. bod odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (897) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že i) výrobní odvětví Unie čelilo vysokým vstupním nákladům a Komise nepředložila žádné důkazy, které by to vyvrátily, a ii) pokus Komise tvrdit, že fixní náklady výrobního odvětví Unie nebyly vysoké, postrádal důkazy, byl v rozporu s jinými zjištěními šetření a zpochybnil celou teorii Komise týkající se přechodu.
- (898) V rozporu s tím, co komora CCCME a čínská vláda naznačují, Komise netvrdila, že výrobní náklady výrobního odvětví Unie, a zejména vstupní a fixní náklady, nebyly vysoké. Ve skutečnosti Komise v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že odvětví BEV je kapitálově náročné odvětví s vysokými fixními náklady. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (899) Prozatímní závěry uvedené v 1075. až 1080. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.3.2. Náklady práce

- (900) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že i) není jasné, jak byly náklady práce přiřazeny k výrobním nákladům BEV, a opakovaly své tvrzení uvedené v 890. bodě odůvodnění tohoto nařízení a že ii) Komise v prozatímním nařízení nevysvětlila, proč se náklady práce v posuzovaném období zvýšily více než míra inflace v Unii a více než míra růstu mezd v Unii.
- (901) Pokud jde o přiřazení nákladů práce k BEV, Komise připomněla, že v dotazníku pro výrobce v Unii se výrobci v Unii žádají, aby uvedli celkové náklady na veškerou pracovní sílu, kterou lze identifikovat nebo spojit s výrobkem, který je předmětem šetření. Kromě toho, pokud výrobci v Unii musí přiřadit náklady, které jsou společné různým typům výrobků (včetně jiných výrobků, než je výrobek, který je předmětem šetření), jsou požádáni, aby použili metodiku běžně používanou jejich systémem nákladového účetnictví a odůvodnili jakékoli odchýlení se od této zásady. V daném případě byly některé náklady práce přiřazeny k BEV na základě objemu výroby. Kromě toho bylo tvrzení uvedené v 890. bodě odůvodnění tohoto nařízení projednáno a zamítnuto v 891. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (902) Pokud jde o tvrzení o nárůstu nákladů práce uvedené v prozatímním nařízení, Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda porovnály nárůst nákladů práce výrobního odvětví Unie za období tří let s meziroční mírou inflace v eurozóně nebo meziročním nárůstem nákladů práce, což není správné. Toto srovnání by mělo být provedeno se složenou roční mírou růstu ⁽¹²⁷⁾ za posuzované období, která činila přibližně 8 %, což nebylo v souladu s vývojem celkových nákladů práce v Unii, s přihlédnutím k tomu, že, jak je vysvětleno ve zprávě citované komorou CCCME a čínskou vládou, tento vývoj vykazoval značné rozdíly mezi odvětvími a zeměmi, přičemž některé země dosáhly ve druhém čtvrtletí roku 2023 úrovně růstu nominálních mezd ve výši 13 %–19 %. Komise se proto domnívala, že na rozdíl od toho, co tvrdí komora CCCME a čínská vláda, nebyla spolehlivost údajů o nákladech práce uvedených v prozatímním nařízení zpochybněna.
- (903) Na základě výše uvedených skutečností Komise tato tvrzení zamítla.

⁽¹²⁷⁾ Složená roční míra růstu je průměrná roční míra růstu za období delší než jeden rok.

- (904) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise mohla komoru CCCME a čínskou vládu kritizovat za nepochopení nákladů práce, avšak základním faktem bylo, že náklady práce vzrostly během posuzovaného období o 24 %, přičemž mezi rokem 2022 a obdobím šetření došlo k 13 % nárůstu, a toto vysoké zvýšení nebylo možné odůvodnit složenou roční mírou růstu, kterou uvádí Komise. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že podle Eurostatu činila složená roční míra růstu nákladů práce ve zpracovatelském průmyslu v Unii 3 %, což je méně než 8 %, které uvádí Komise.
- (905) Komise nekritizovala komoru CCCME a čínskou vládu za nepochopení nákladů práce, pouze poukázala na chybu komory CCCME a čínské vlády v odpovědi na tvrzení komory CCCME a čínské vlády uvedené v 891. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komise dále uvedla, že složená roční míra růstu výrobního odvětví v Unii v posuzovaném období činila 4,3 % ⁽¹²⁸⁾, a nikoli 3 %, jak tvrdí komora CCCME a čínská vláda. Komise navíc uvedla, že odvětví BEV je novým odvětvím, které je poháněno inovacemi a technologiemi, a proto vyžaduje pracovní sílu s vyššími dovednostmi, což ve srovnání s průměrným výrobním odvětvím, například odvětvím oceli a chemických látek, znamená vyšší náklady. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (906) Prozatímní závěry uvedené v 1081. až 1082. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.3.3. Zásoby

- (907) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že údaj Komise v 1085. bodě odůvodnění prozatímního nařízení o tom, že zásoby vzrostly v důsledku nárůstu výroby, potvrzuje, že dovoz BEV z Číny není vysvětlením pro tento nárůst.
- (908) Komise nezpochybnila skutečnost, že jak je uvedeno v 1085. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, konečný stav zásob výrobců v Unii zařazených do vzorku během posuzovaného období vzrostl o 239 %, což odráží nárůst výroby v tomto období.
- (909) Závěry uvedené v 1083. až 1085. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly proto potvrzeny.

4.5.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál

- (910) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly svá tvrzení, že prozatímní nařízení nevysvětluje, jak byly náklady přiřazeny k BEV a zda byly provedeny nějaké úpravy, a tvrdily, že to zúčastněným stranám bránilo v tom, aby se vyjádřily ke spolehlivosti údajů o ziskovosti.
- (911) Otázkou přiřazení nákladů k BEV a nutností úprav se zabýval 886. a 901. bod odůvodnění tohoto nařízení.
- (912) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že zjištění Komise týkající se záporné ziskovosti výrobního odvětví Unie jsou v rozporu s veřejnými informacemi o trhu a citovanými zprávami a prohlášeními společností Stellantis, BMW, Renault a SEAT (nesprávně přiřazenými společnostmi Renault).
- (913) Komise nejprve uvedla, že výrobci v Unii zařazení do vzorku jsou součástí velkých skupin společností a vykazují své finanční výsledky konsolidované na úrovni skupiny s velmi širokou definicí výrobku a zeměpisnou působností. Ziskovost těchto skupin proto není stejná jako ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku. Za druhé Komise uvedla, že různé části finančních zpráv a zpráv o trhu některých výrobců v Unii, které v tomto ohledu použila komora CCCME a čínská vláda, neodkazují na ziskovost BEV v Unii. Komora CCCME a čínská vláda tudíž tyto zprávy zkreslily a toto tvrzení bylo zamítnuto.

⁽¹²⁸⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teilm140__custom_12792223/default/table?lang=en.

- (914) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že při odmítnutí argumentů v 913. bodě odůvodnění tohoto nařízení Komise zaměnila výrobní společnosti a skupiny a pravděpodobně zařadila do vzorku subjekty s nízkou výkonností v dotčených skupinách výrobců BEV v Unii.
- (915) Tato tvrzení nejsou opodstatněná. Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády Komise nezaměnila výrobní společnosti a skupiny. Komise pouze uvedla, že článek v tisku, na který komora CCCME a čínská vláda odkazuje, hovořil o ziskovosti na úrovni skupiny a nebyl omezen na BEV, zatímco výběr vzorku byl proveden na úrovni výrobních subjektů a týkal se pouze ziskovosti BEV. Kromě toho, pokud jde o tvrzení, že Komise zařadila do vzorku subjekty s nízkou výkonností v Unii, je takové tvrzení pouze spekulativní. Je třeba připomenout, že šetření bylo zahájeno z moci úřední a v dokumentu o zahájení šetření měla Komise velmi omezené informace o ziskovosti odvětví BEV. Mimoto Komise ve formuláři pro výběr vzorku výrobců v Unii ani nepožadovala informace týkající se ziskového rozpětí. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (916) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že čínský dovoz nebyl vysvětlením finančních ztrát, které utrpěli výrobci v Unii zařazení do vzorku během posuzovaného období, neboť i) výrobní odvětví Unie bylo ztrátové i na začátku posuzovaného období, kdy byl dovoz BEV z Číny, a zejména dovoz BEV čínských značek zanedbatelný, ii) ztráty výrobního odvětví Unie, pokud jde o odvětví BEV, se v posuzovaném období snížily o 52 % a iii) trend ziskovosti výrobního odvětví Unie se vyvíjel opačným směrem než trend dovozu čínských BEV, jenž se v posuzovaném období zvýšil.
- (917) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak je vysvětleno v 1088. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výrobní odvětví Unie skutečně bylo po celé posuzované období ztrátové a tyto ztráty se v průběhu tohoto období celkově snížily. Ztráty vzniklé výrobnímu odvětví Unie se však začaly zvyšovat v období šetření, kdy bylo možné pozorovat nejvyšší objem čínského dovozu a nejvyšší pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu, jak je vysvětleno v 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (918) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že po poskytnutí prozatímních informací uvedly, že výrobní odvětví Unie bylo ztrátové i na začátku posuzovaného období, kdy byl dovoz BEV z Číny, a zejména dovoz BEV čínských značek zanedbatelný, a že Komise s tímto tvrzením nesouhlasila.
- (919) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Komise nevyjádřila nesouhlas se skutečností, že výrobní odvětví Unie bylo ztrátové v roce 2020, kdy podíl dovozu z Číny na trhu činil 3,9 % na základě zřejmé spotřeby v Unii nebo 3,5 % na základě skutečné spotřeby v Unii. Jak je uvedeno v 916. bodě odůvodnění tohoto nařízení, komora CCCME ve skutečnosti tvrdila, že čínský dovoz nebyl vysvětlením finančních ztrát, které utrpěli výrobci v Unii zařazení do vzorku během posuzovaného období. Komise s tímto tvrzením nesouhlasila, jak je vysvětleno v 917. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (920) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že jednoletá analýza Komise nezohlednila několik klíčových faktorů, které ukázaly, že mezi nárůstem finančních ztrát výrobního odvětví Unie v období šetření a podílem dovozu čínských BEV na trhu neexistuje žádná souvislost, a že je v rozporu s ostatními zjištěními Komise a čtvrtletními údaji za období šetření poskytnutými Komisí. Údajné skutečnosti, na nichž komora CCCME a čínská vláda založily svá tvrzení, zahrnovaly i) skutečnost, že dovoz čínských BEV se mezi rokem 2022 a obdobím šetření zvýšil pouze nepatrně, tj. přibližně o 1 %, a z podílu dovozu čínských BEV na trhu ve výši 22,8 % se dvě třetiny týkaly vlastního dovozu výrobního odvětví Unie, ii) skutečnost, že k největšímu poklesu podílu výrobního odvětví Unie na trhu nedošlo v období šetření, ale v roce 2021, a v letech 2020–2021 snížilo výrobní odvětví Unie ztráty o 51 % bez ohledu na nejvyšší ztrátu podílu na trhu v tomto období, tj. ze 70,4 % na 66,5 %, iii) skutečnost, že srovnání čtvrtletních údajů o dovozu čínských BEV a prodeji výrobního odvětví Unie bylo dále v rozporu s tvrzením Komise a ukázalo, že neexistuje žádná souvislost mezi podíly prodeje BEV čínských výrobců a výrobců v Unii na trhu (zejména v prvním a druhém čtvrtletí roku 2023

vykazovali výrobci BEV v Unii vyšší podíl na trhu ve výši 65,6 %, respektive 66,5 % a mohli zvýšit podíl na trhu ve srovnání se svým průměrným podílem na trhu v roce 2022, tj. 65 %, bez ohledu na to, že v prvním čtvrtletí roku 2023 činil podíl dovozu čínských BEV na trhu 24,5 %, tj. více než jejich průměrný podíl na trhu v roce 2022, a ve třetím čtvrtletí roku 2023 ⁽¹²⁹⁾ klesl podíl dovozu čínských BEV na 22 % a dosáhl průměrného podílu na trhu jako v roce 2022, avšak ve třetím čtvrtletí roku 2023 výrobní odvětví Unie rovněž ztratilo podíl na trhu a vykazovalo podíl na trhu 64,6 %, iv) skutečnost, že z čtvrtletních údajů v období šetření týkajících se podílu čínského dovozu na trhu, podílu výrobního odvětví Unie na trhu, ziskovosti výrobního odvětví Unie a nákladů výrobního odvětví Unie vyplynulo, že skutečným důvodem poklesu ziskovosti byl nárůst nákladů, a v) zjištění Komise, že ke zvýšení finančních ztrát v období šetření došlo, když dovoz čínských BEV vykazoval nejvyšší podíl na trhu, bylo v rozporu s prohlášením Komise v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení o době, která uplynula mezi objednávkou a dodáním.

- (921) Pokud jde o bod i), Komise uvedla, že kvantifikace ze strany komory CCCME a čínské vlády (1 %), jakož i jejich kvalifikace („nepatrného“) zvýšení dovozu z Číny mezi rokem 2020 a obdobím šetření byly zjevně nesprávné. Jak je patrné z tabulky 2a prozatímního nařízení, dovoz čínských BEV vzrostl z 256 712 jednotek na 412 425 jednotek, což představuje významný nárůst o 61 %.
- (922) Pokud jde o bod ii), Komise potvrdila, že na základě zřejmé spotřeby došlo k největšímu meziročnímu poklesu podílu výrobního odvětví Unie na trhu mezi rokem 2022 a obdobím šetření, a to z 64,3 % na 59,9 % (tabulka 5 prozatímního nařízení). V 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení však Komise nic takového, tj. meziroční pokles podílu na trhu, neuvedla. Jednalo se o to, že v období šetření byl podíl výrobního odvětví Unie na trhu nejvyšší v posuzovaném období.
- (923) Pokud jde o bod iii), zatímco negativní korelace mezi čtvrtletním podílem výrobního odvětví Unie na trhu a čtvrtletním podílem čínského dovozu na trhu na základě skutečné spotřeby není silná, příslušná negativní korelace na základě zřejmé spotřeby je velmi silná ⁽¹³⁰⁾.
- (924) Pokud jde o body iv) a v), jak bylo vysvětleno v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, mezi objednávkou odběratele a dodáním BEV odběrateli existovala šestiměsíční prodleva, a ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 tudíž nebyla přímým výsledkem cenového tlaku vyvíjeného čínskými subvencovanými BEV prodanými na trhu Unie v posledním čtvrtletí roku 2023, ale dříve. Kromě toho, jak je vysvětleno v 975. bodě odůvodnění tohoto nařízení, nejvyšší ztráty zaznamenalo výrobní odvětví Unie ve třetím čtvrtletí roku 2023 (20,5 %), což souviselo s podílem čínského dovozu na trhu v prvním čtvrtletí 2023, kdy se podíl čínského dovozu na trhu zvýšil na 24,5 %. Proto nebylo jasné, na jaký rozpor komora CCCME poukazovala. Kromě toho, pokud jde o zvýšení nákladů a pokles ziskovosti výrobního odvětví Unie, Komise v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila důvody změn u nákladů. Vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie je kapitálově náročné, jsou navíc čtvrtletní jednotkové výrobní náklady ovlivněny rovněž objemem výroby, tj. čím vyšší je objem výroby, tím nižší jsou jednotkové výrobní náklady, přičemž všechny ostatní faktory zůstávají stejné. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1003. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výrobní odvětví Unie pracuje hlavně na základě objednávek, a proto objem výroby koreluje s objemem objednávek. Pokud výrobní odvětví Unie nemá dostatek objednávek z důvodu nekalé soutěže ze strany levného subvencovaného dovozu z Číny, objem výroby se sníží a jednotkové výrobní náklady se zvýší (všechny ostatní faktory zůstávají stejné).

⁽¹²⁹⁾ V tvrzení byl uveden rok 2024, Komise se však domnívala, že se jedná o administrativní chybu, neboť třetího čtvrtletí roku 2024 se šetření netýkalo.

⁽¹³⁰⁾ Korelační koeficient je měřítkem síly a směru vztahu dvou proměnných a může se pohybovat od +1 (dokonalá pozitivní korelace, tj. obě proměnné se dokonale pohybují stejným směrem) do -1 (dokonalá negativní korelace, tj. obě proměnné se dokonale pohybují opačným směrem). Korelační koeficient mezi čtvrtletním podílem výrobního odvětví Unie na trhu a čtvrtletním podílem čínského dovozu na trhu na základě zřejmé spotřeby je -0,78, což naznačuje silnou negativní korelaci, tj. když se podíl Unie na trhu zvýší, čínský podíl na trhu se sníží.

- (925) Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (926) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise v prozatímním nařízení uvedla, že ziskovost výrobního odvětví Unie byla narušena rostoucím podílem dovozu čínských BEV na trhu v období šetření, avšak nezohlednila skutečnost, že investice, výrobní kapacita a výrobní náklady výrobního odvětví Unie byly v období šetření nejvyšší.
- (927) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Za prvé, investice nebyly nejvyšší v období šetření, nejvyšší byly v roce 2020. Za druhé, v 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise skutečně uvedla, že ziskovost výrobního odvětví Unie byla narušena rostoucím podílem dovozu čínských BEV na trhu v období šetření. Komise však k tomuto závěru dospěla na základě celkového posouzení újmy, jak je jasně vysvětleno v 1095. až 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (928) Komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uznala, že finanční ztráty, které utrpěli výrobci v Unii zařazení do vzorku, byly způsobeny zvýšenými náklady na baterie, na další konstrukční části, vysokými náklady na elektřinu, jakož i tím, že nadměrná kapacita vedla k vyšším výrobním nákladům.
- (929) Toto tvrzení je věcně nesprávné. V 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila náklady na konstrukční části, jež se zvýšily, a náklady, jež snížily výrobní náklady výrobního odvětví Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (930) Komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že uskutečněné investice a budoucí investice, k nimž se zavázalo výrobní odvětví Unie, jsou jasným signálem důvěryhodného, zdravého a prosperujícího výrobního odvětví, což je pravým opakem výrobního odvětví, které bylo vystaveno hrozbě újmy.
- (931) Na trhu s velmi složitými výrobky, rychle se měnícími technologiemi a silnou konkurencí (včetně subvencovaných dovozů) je zachování přiměřené úrovně investic otázkou přežití. Proto během posuzovaného období neměli výrobci v Unii, aby si udrželi své postavení na trhu, jinou možnost než investovat. Tyto investice však v budoucnu skončí v důsledku subvencovaného dovozu z Číny za ceny, které se podbízejí cenám na trhu Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (932) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že prohlášení Komise uvedené v 931. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že investice v budoucnu skončí v důsledku subvencovaného dovozu z Číny, bylo čistě spekulativní a bylo vyvráceno řadou oznámení a zpráv z června a července 2024 týkajících se nových investic společností BMW (nové závody na výrobu baterií), Renault (výroba nového modelu Twingo), Volkswagen (výroba baterií v partnerství se společností QuantumScape a investice do společného podniku se společností Rivian) a Stellantis (výroba baterií se společností CATL).
- (933) Komise uvedla, že odvětví, které zůstává nerentabilní, bude nakonec muset ukončit investice a že tento výrok nelze považovat za kontroverzní ani spekulativní. Jak ukázalo šetření, rychlý nárůst čínského dovozu ztěžoval výrobnímu odvětví BEV v Unii jeho cestu k ziskovosti. Komise dále uvedla, že tři z pěti oznámení a zpráv předložených komorou CCCME se spíše týkají baterií než výroby BEV. Jediným oznámením, které se týká výroby BEV v Unii, je oznámení o výrobě nového modelu Twingo. Výroba tohoto BEV bude probíhat ve stávajícím závodě (Novo Mesto ve Slovinsku), který je již ve vlastnictví společnosti Renault a je již v provozu a vyrábí modely elektrické Twingo, konvenční Twingo a Clio. Proto je pravděpodobné, že výroba bude vyžadovat pouze inkrementální investice. Oznámení společnosti Volkswagen o výrobě baterií na základě technologie QuantumScape se již stalo zastaralým kvůli novému oznámení o výrazném snížení části této investice z EU ⁽¹³¹⁾. Pokud jde o oznámení o společném podniku se společností Rivian, nic nenasvědčuje tomu, že by se týkalo výroby BEV v Unii. Nedávné zprávy o trhu ve skutečnosti odkazují na plány společnosti Volkswagen uzavřít řadu

⁽¹³¹⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagens-german-battery-plant-stay-half-capacity-amid-cost-pressures-2024-09-06/>.

historických výrobních závodů v Německu, „neboť se snaží o racionalizaci nákladů, aby přežila přechod na elektromobily“⁽¹³²⁾. V neposlední řadě mnoho vypovídá skutečnost, že hlavním tématem zprávy o partnerství společnosti Stellantis se společností CATL je, že společnost ACC, výrobce baterií vlastněný společnostmi Stellantis a Mercedes, „přerušila výrobu v továrnách v Německu a Itálii“⁽¹³³⁾. Pokud jde o souvislosti a vysvětlení tohoto přerušení výroby, zpráva uvádí, že „evropští výrobci jsou pod tlakem rostoucího vývozu čínských společností“. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívala, že tato oznámení a zprávy nejen nevyvracejí, ale spíše potvrzují její zjištění o zpomalení, a pokud bude umožněno, aby pokračovala nekalá hospodářská soutěž ze strany subvencovaných čínských BEV, dojde ke konečnému zastavení investic výrobního odvětví BEV v Unii.

- (934) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že je logické, že návratnost investic byla záporná, neboť trvalo určitou dobu, než se investice staly ziskovými. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že i) návratnost investic byla záporná i na začátku posuzovaného období (a v mnohem větší míře ve srovnání s koncem období šetření) a ii) celkový zlepšující se trend tohoto faktoru během posuzovaného období prokázal, že čínské značky BEV neměly dopad na růst výrobního odvětví Unie a nebyly vysvětlením pro údajně zhoršující se situaci odvětví BEV v Unii.
- (935) Komise uvedla, že v roce 2020, který byl výchozím bodem posuzovaného období, byly ziskovost a návratnost investic mimořádně nízké, protože výrobní odvětví Unie bylo ve velmi raných fázích vývoje, kdy přechod trhu Unie činil pouze 5,4 %, jak je vysvětleno v tabulce 1 prozatímního nařízení. Celkové zlepšení některých ukazatelů během posuzovaného období je do značné míry výsledkem této velmi nízké výchozí úrovně použité při srovnání. Komise rovněž připomněla, že jak je vysvětleno ve 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, k velkému nárůstu čínského dovozu došlo ke konci posuzovaného období, tj. ve stejné době, kdy se tyto ukazatele přestaly zlepšovat a začaly se zhoršovat, což prokazuje jasnou příčinnou souvislost. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (936) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že schopnost výrobního odvětví Unie získat kapitál nebyla Komisí v prozatímním nařízení řádně posouzena, není objektivní a je v rozporu s jinými zjištěními uvedenými v prozatímním nařízení. Komora CCCME a čínská vláda zejména uvedly, že kromě skutečnosti, že se ztráty v posuzovaném období snížily, zůstala schopnost výrobního odvětví Unie získat kapitál vysoká a výrobní odvětví Unie nadále investovalo do výroby BEV, jak je vysvětleno v 1091. a 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.
- (937) Za prvé, jak je vysvětleno v 930. bodě odůvodnění tohoto nařízení, na trhu s velmi složitými výrobky, rychle se měnícími technologiemi a silnou konkurencí (včetně subvencovaných dovozů) má zachování přiměřené úrovně investic zásadní význam. Proto během posuzovaného období neměli výrobci v Unii, aby si udrželi své postavení na trhu a pokračovali v procesu plné elektrifikace, jinou možnost než investovat. Za druhé, jak je vysvětleno v 1094. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výrobci v Unii byli schopni získat finanční prostředky nezbytné pro tyto investice ze zisků dosažených jejich mateřskými skupinami, které pocházely z jiných činností, zejména z podnikání s vozidly se spalovacím motorem. Za třetí, Komise připomněla, že její závěr o schopnosti výrobního odvětví Unie získat kapitál se týkal budoucnosti spíše než posuzovaného období, jak je uvedeno v 1094. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (938) Závěry uvedené v 1086. až 1094. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

⁽¹³²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-warns-possible-plant-closures-germany-2024-09-02/>.

⁽¹³³⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/>.

4.5.4. Vývoj v období šetření a po skončení období šetření

- (939) Komise pokračovala ve své výhledové analýze i po uložení prozatímních opatření tím, že shromažďovala údaje za čtvrté čtvrtletí roku 2023 a první čtvrtletí roku 2024 o dovozu (objemu a cenách) BEV z Číny a o jejich podílu na trhu (dále jen „údaje po období šetření“). Komise rovněž zaslala dodatečné otázky výrobcům v Unii zařazeným do vzorku ohledně údajů za poslední čtvrtletí roku 2023 (4. čtvrtletí 2023) a první čtvrtletí roku 2024. Úplné údaje za první čtvrtletí roku 2024 nebyly k dispozici.

Spotřeba a dovoz z Číny

- (940) Jak je vysvětleno v tabulce 2a prozatímního nařízení, dovoz z dotčené země a jeho podíl na trhu se mezi rokem 2020 a obdobím šetření výrazně zvýšily, a to z 21 243 na 412 425 kusů, respektive z 3,9 % na 25,0 %. Kromě toho, jak je vysvětleno v tabulce 2b prozatímního nařízení, dovoz z dotčené země na základě počtu registrací se mezi rokem 2020 a obdobím šetření rovněž významně zvýšil, a to z 18 934 na 346 345 kusů, respektive z 3,5 % na 22,8 %.
- (941) Komise shromáždila údaje o dovozu po období šetření za poslední čtvrtletí roku 2023 a první čtvrtletí roku 2024. Komise rovněž použila údaje za druhé čtvrtletí roku 2024, pokud byly k dispozici. Čtvrtletní údaje za období šetření jsou rovněž uvedeny níže, aby bylo možné toto období podrobněji posoudit a údaje po období šetření zasadit do souvislostí.
- (942) Čtvrtletní přehled spotřeby v Unii za období šetření a dvě čtvrtletí po období šetření se vyvíjel takto:

Tabulka 6

Spotřeba v Unii (v kusech)

	Období šetření				Po období šetření		
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
Zřejmá spotřeba v Unii	425 259	373 488	433 276	420 084	432 023	359 881	Nepoužije se
Index	100	88	102	99	102	85	Nepoužije se
Skutečná spotřeba v Unii (registrace BEV) ⁽¹³⁴⁾	406 890	320 987	382 599	408 606	426 429	332 999	379 638
Index	100	79	94	100	105	82	93
Registrovaná BEV jako % všech registrací osobních vozidel	16,5	12,1	13,7	16,3	16,4	12,0	13,0

Zdroj: ACEA, EEA, S&P Global Mobility a celní údaje členských států

⁽¹³⁴⁾ https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf
https://www.acea.auto/files/20230419_PRPC_2303-FINAL.pdf
https://www.acea.auto/files/20230719_PRPC_2306-FINAL.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_March_2024.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_June_2024.pdf
Je třeba poznamenat, že údaje uváděné sdružením ACEA se v jednotlivých zdrojích mírně liší.

- (943) Zřejmá spotřeba v Unii v šesti analyzovaných čtvrtletích kolísala. Zřejmá spotřeba byla ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 mírně vyšší než čtvrtletní průměr období šetření (413 027 kusů) a poté klesla o 15 % ve srovnání s prvním čtvrtletím období šetření (čtvrté čtvrtletí roku 2022).
- (944) Rovněž skutečná spotřeba v sedmi analyzovaných čtvrtletích kolísala. S výjimkou prvního čtvrtletí roku 2024 byla zřejmá spotřeba v posledním čtvrtletí roku 2023 a ve druhém čtvrtletí roku 2024 vyšší než čtvrtletní průměr období šetření (379 771 kusů).
- (945) Na základě čtvrtletních údajů Komise uvedla, že se zdá, že v údajích o zřejmé i skutečné spotřebě existuje zvláštní struktura, která je v příslušných čtvrtletích období šetření a po období šetření konzistentní. Tabulka 6 ukazuje, že zřejmá i skutečná spotřeba je nejnižší v prvním čtvrtletí roku a poté v následujících čtvrtletích neustále roste. Kromě toho je spotřeba v prvním čtvrtletí roku nižší než spotřeba v posledním čtvrtletí předchozího roku.
- (946) Čtvrtletní přehled dovozu do Unie z dotčené země na základě celních údajů členských států se vyvíjel takto:

Tabulka 7a

Objem dovozu v kusech a podíl na trhu

	Období šetření				Po období šetření	
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024
Objem dovozu z dotčené země (v kusech)	109 065	98 423	116 115	88 822	109 711	93 751
Index	100	90	106	81	101	86
Podíl na trhu	25,6 %	26,4 %	26,8 %	21,1 %	25,4 %	26,1 %
Index	100	103	104	82	99	102

Zdroj: celní údaje členských států

- (947) Jak ukazuje tabulka 7a tohoto nařízení, na čtvrtletní bázi objem dovozu z Číny během období šetření kolísal. Vzhledem k tomu, že šetření bylo zahájeno dne 4. října 2023 a plavidla přepravující BEV z Číny potřebují k příplutí do Unie přibližně 4–6 týdnů, nedošlo v posledním čtvrtletí roku 2023 k jednoznačnému poklesu dovozu z Číny v důsledku zahájení šetření. V prvním čtvrtletí roku 2024 však došlo k poklesu objemu dovozu, neboť se zdálo, že objem dovozu z Číny byl v prvním čtvrtletí roku obecně nižší než v posledním čtvrtletí roku 2023 (viz 1. čtvrtletí 2023 a 4. čtvrtletí 2023 ve srovnání se 4. čtvrtletím 2022 a 4. čtvrtletím 2023), a pokles objemu dovozu za první čtvrtletí roku 2024 mohl být pouze dočasný. Rovněž bylo připomenuto, že v období od listopadu 2023 do března 2024 zaútočili Hútiové na několik plavidel v Rudém moři⁽¹³⁵⁾, což mělo dopad na objem dovozu z Číny do Unie. Kromě toho byl objem dovozu z Číny ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 vyšší než čtvrtletní průměr období šetření (103 106 kusů), zatímco v prvním čtvrtletí roku 2024 byl nižší a v absolutním vyjádření zůstal významný.
- (948) Podíl dovozu z Číny na trhu rovněž na čtvrtletní bázi kolísal. Podíl čínského dovozu na trhu však zůstal vysoký ve dvou čtvrtletích po období šetření, kdy byl vyšší než celkový podíl na trhu v období šetření ve výši 25,0 % uvedený v 722. bodě odůvodnění tohoto nařízení.

⁽¹³⁵⁾ <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911>.

(949) Čtvrtletní přehled dovozu z dotčené země do Unie na základě počtu registrací se vyvíjel takto:

Tabulka 7b

Objem dovozu v kusech a podíl na trhu

	Období šetření				Po období šetření		
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
Registrace po dovozu z dotčené země (v kusech)	92 597	78 749	84 695	89 847	108 198	83 567	103 348
<i>Index</i>	100	85	91	97	117	90	112
Podíl na trhu	22,8 %	24,5 %	22,1 %	22,0 %	25,4 %	25,1 %	27,2 %
<i>Index</i>	100	108	97	97	111	110	120

Zdroj: EEA a S&P Global Mobility

- (950) Registrace po dovozu z Číny rovněž kolísaly, pokud jde o absolutní čísla a podíl na trhu. Na základě registrací byl objem dovozu z Číny v posledním čtvrtletí roku 2023 a ve druhém čtvrtletí roku 2024 vyšší než průměrný čtvrtletní objem dovozu v období šetření (86 472 kusů), zatímco objem registrací po dovozu z Číny byl nižší v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání s průměrným čtvrtletním objemem dovozu v období šetření.
- (951) Podíl na trhu ve třech čtvrtletích po období šetření byl vyšší než podíl na trhu v kterémkoli čtvrtletí období šetření a celkový podíl na trhu v období šetření (22,6 %, jak je uvedeno v tabulce 2 tohoto nařízení), přičemž ve druhém čtvrtletí roku 2024 dosáhl 27,2 %. Při srovnání podílů na trhu ve stejném čtvrtletí různých let lze navíc pozorovat, že podíl dovozu z Číny na trhu na základě registrací neustále roste (například podíl na trhu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2022 zvýšil z 22,8 % na 25,4 %, podíl na trhu se v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání s prvním čtvrtletím roku 2023 zvýšil z 24,5 % na 25,1 % a podíl na trhu ve druhém čtvrtletí roku 2024 se ve srovnání s druhým čtvrtletím roku 2023 zvýšil z 22,1 % na 27,2 %).
- (952) Bylo proto zřejmé, že jak dovoz z Číny, tak registrace pokračovaly ve vysoké míře, a to navzdory zahájení tohoto antisubvenčního šetření dne 4. října 2023.
- (953) Množství dovozu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 a v prvním čtvrtletí roku 2024 bylo vyšší než počet registrací, což prokazuje, že se zásoby v Unii uvedené v 1017. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zvýšily.
- (954) Čtvrtletní přehled dovozních cen do Unie z dotčené země na základě celních údajů členských států se vyvíjel takto:

Tabulka 8

Ceny dovozu (v EUR/kus)

	Období šetření				Po období šetření	
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024
Čína	26 345	25 869	24 770	23 887	24 144	24 150
<i>Index</i>	100	98	94	91	92	92

Zdroj: celní údaje členských států

(955) Cena CIF dovozu z Číny klesla ve čtyřech čtvrtletích období šetření o 8 % a v období po období šetření zůstala na této snížené úrovni. Jak je uvedeno v prozatímním nařízení, je třeba pečlivě zkoumat takový trend, který by mohl být ovlivněn změnami ve skladbě dovážených modelů.

Objem prodeje výrobců v Unii a jejich podíl na trhu

- (956) Čtvrtletní přehled objemu prodeje výrobního odvětví Unie na trhu Unie je uveden níže v tabulce 9. Tyto údaje byly stanoveny na základě registrací oznámených agenturou EEA za období šetření a na základě údajů společnosti S&P Global Mobility ⁽¹³⁶⁾ týkajících se období po období šetření.
- (957) Na tomto základě se objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Objem prodeje a podíl na trhu

	Období šetření				Po období šetření		
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
Objem prodeje na trhu Unie (registrací) v kusech	261 190	210 605	254 490	264 004	261 472	214 734	242 075
Index	100	81	97	101	100	82	93
Podíl na trhu (zřejmé spotřeby)	61,4 %	56,4 %	58,7 %	62,8 %	60,5 %	59,7 %	Nepoužije se
Index	100	92	96	102	99	97	Nepoužije se
Podíl na trhu (skutečné spotřeby – registrací)	64,2 %	65,6 %	66,5 %	64,6 %	61,3 %	64,5 %	63,8 %
Index	100	102	101	97	94	105	99

Zdroj: EEA a S&P Global Mobility

(958) Pokud jde o zřejmou spotřebu, podíl výrobního odvětví Unie na trhu se ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 ve srovnání s posledním čtvrtletím období šetření (třetí čtvrtletí roku 2023) snížil o 2,3 procentního bodu a v prvním čtvrtletí roku 2024 nadále klesal a dosáhl 59,7 %. Při srovnání podílů výrobního odvětví Unie na trhu na základě zřejmé spotřeby ve stejném čtvrtletí různých let lze pozorovat, že ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se podíl výrobního odvětví Unie na trhu snížil na 60,5 % z 61,4 % ve čtvrtém čtvrtletí roku 2022, poté se zvýšil z 56,4 % v prvním čtvrtletí roku 2023 na 59,7 % v prvním čtvrtletí roku 2024. Zvýšení podílu výrobního odvětví Unie na trhu v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání s prvním čtvrtletím roku 2023 je třeba vnímat v souvislosti s dočasným poklesem dovozu z Číny, jak je vysvětleno v 947. bodě odůvodnění tohoto nařízení.

⁽¹³⁶⁾ Údaje od společnosti S&P Global Mobility jsou chráněny autorským právem, a proto je nelze podrobně zveřejnit. Zúčastněné strany však mohou tyto údaje zakoupit.

- (959) Pokud jde o skutečnou spotřebu, podíl výrobního odvětví Unie na trhu ve třech čtvrtletích po období šetření kolísá, nejprve se ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 snížil o 3,3 % ve srovnání s posledním čtvrtletím období šetření (třetí čtvrtletí roku 2023), poté se v prvním čtvrtletí roku 2024 zvýšil na podobnou úroveň jako v posledním čtvrtletí období šetření a poté se opět snížil na 63,8 % ve druhém čtvrtletí roku 2024. Při srovnání podílů výrobního odvětví Unie na trhu na základě skutečné spotřeby ve stejném čtvrtletí různých let lze pozorovat neustálý pokles (např. ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se podíl výrobního odvětví Unie na trhu ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2022 snížil z 64,2 % na 61,3 %, v prvním čtvrtletí roku 2023 se ve srovnání s prvním čtvrtletím roku 2024 rovněž snížil z 65,6 % na 64,5 % a z druhého čtvrtletí roku 2023 na druhé čtvrtletí roku 2024 se též snížil z 66,5 % na 63,8 %).

Jednotkové výrobní náklady, jednotková prodejní cena a ziskovost výrobního odvětví Unie

- (960) Jak je uvedeno v 939. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise rovněž zaslala dodatečné otázky výrobcům v Unii zařazeným do vzorku ohledně údajů za poslední čtvrtletí roku 2023 a první čtvrtletí roku 2024. Čtvrtletní údaje za období šetření jsou rovněž uvedeny níže, aby bylo možné toto období podrobněji posoudit a údaje po období šetření zasadit do souvislostí. Tyto mikroekonomické ukazatele jsou prezentovány jako vážený průměr čtyř výrobců v Unii zařazených do vzorku.

Tabulka 10

Výrobní odvětví Unie během období šetření a po období šetření

	Období šetření				Po období šetření	
	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024
Průměrná jednotková prodejní cena na trhu v Unii (EUR/kus)	33 322	33 214	34 151	33 488	32 588	30 818
<i>Index</i>	100	100	102	100	98	92
Jednotkové výrobní náklady (EUR/kus)	38 612	34 452	39 269	43 564	36 176	35 574
<i>Index</i>	100	89	102	113	94	92
Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (v % obrátu z prodeje)	– 11,6	– 2,5	– 9,7	– 20,5	– 13,1	– 10,8
<i>Index</i>	100	22	84	178	113	93

- (961) Ziskovost výrobního odvětví Unie byla v posledním čtvrtletí roku 2023 nižší než průměrná ziskovost výrobního odvětví Unie během období šetření, která činila – 10,8 %, jak je uvedeno v tabulce 10 prozatímního nařízení. Kromě toho byla ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 a v prvním čtvrtletí roku 2024 – ačkoli ve srovnání s posledním čtvrtletím roku 2023 vykazovala zlepšení – výrazně nižší než ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2022 a v prvním čtvrtletí roku 2023. To svědčí o tom, že situace výrobního odvětví Unie se nadále zhoršovala a byla jednoznačně ohrožena masivním přílivem čínského subvencovaného dovozu, který nadále způsoboval značný cenový tlak na trh Unie. Kromě toho je třeba poznamenat, že vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie pracuje na základě objednávek a dodání BEV odběrateli a skutečné zaevidování prodeje v účetních záznamech výrobního odvětví Unie trvá přibližně šest měsíců, ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 nebyla přímým výsledkem cenového tlaku vyvíjeného čínskými subvencovanými BEV prodávanými na trhu Unie v posledním čtvrtletí roku 2023, ale dříve. Tato významná úroveň ztrát, které výrobní odvětví Unie trpělo po tak dlouhou dobu, silně ohrožuje možnost pokračovat v nezbytné úrovni investic a nakonec dosáhnout odpovídající úrovně ziskovosti potřebné k tomu, aby existoval udržitelný obchodní model.

- (962) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že v tabulkách 6, 7b a 9 byla zdrojem údajů za období šetření agentura EEA, ale po období šetření byla zdrojem údajů společnost S&P Global Mobility, a proto čtvrtletní údaje za období šetření a po období šetření nebyly založeny na jednom konzistentním zdroji a souboru údajů, ale na různých souborech údajů, a Komise nevysvětlila, jak lze tyto dvě různé metodiky vykazování údajů a zdroje jako takové propojit.
- (963) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Ve 128. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že S&P Global Mobility je placenou publikací, a proto podléhá autorskému právu, a v důsledku toho nebyla Komise schopna zveřejnit podrobné údaje od společnosti S&P Global Mobility. Kromě toho údaje za první a druhé čtvrtletí roku 2024 zveřejní agentura EEA až v polovině roku 2025 (stejně jako údaje za rok 2023 byly zveřejněny v polovině roku 2024) poté, co bude toto šetření dokončeno. Kromě toho Komise v tabulkách 1 a 2 tohoto nařízení nahradila zdroj údajů společnosti S&P Global Mobility agenturou EEA pro období šetření, jakmile byly příslušné údaje agentury EEA zveřejněny, jak je vysvětleno v 712. a 723. bodě odůvodnění tohoto nařízení, a prokázala, že mezi oběma zdroji nebyl pro tyto údaje žádný podstatný rozdíl (viz 713. a 724. bod odůvodnění tohoto nařízení). Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (964) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise i) měla shromáždit údaje po období šetření také od vyvážejících výrobců (např. objem prodeje, prodejní ceny, sortiment a zásoby výrobků, čínská domácí výroba, domácí prodej, vývoz do třetích zemí a další údaje v posouzení hrozby újmy), ii) měla posoudit časovou prodlevu mezi dovozem a registrací dovozu čínských BEV, iii) nepřikládala žádný význam pokračujícímu vlastnímu dovozu výrobního odvětví Unie po období šetření, iv) neposuzovala vývoz výrobního odvětví Unie po období šetření, v) nezohlednila regulační změny po období šetření a jejich dopad na prodej výrobního odvětví Unie, ačkoli tyto změny mohly ovlivnit prodej BEV vyráběných v Unii, např. zrušení vládních subvencí v Německu mělo negativní dopad na prodej výrobního odvětví Unie, vi) Komise nevypočítala rozpětí cenového podbízení po období šetření, ačkoli modely prodávané výrobci BEV v Unii a čínskými vyvážejícími výrobci se neustále vyvíjejí. Komora CCCME dále vybrala několik článků v tisku o společnostech Renault, Volkswagen a BMW a zdůraznila konkrétní tvrzení těchto článků a poté tvrdila, že závěr Komise, že výrobní odvětví Unie bylo negativně ovlivněno dovozem čínských BEV, zejména na konci období šetření, byl v rozporu se skutečnostmi, které jí byly předloženy, a jejími vlastními průběžnými zjištěními a byl založen na pouhých tvrzeních, a nikoli na objektivním posouzení skutečných důkazů, jak vyžadují čl. 15 odst. 1 a čl. 15 odst. 4 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.
- (965) Účelem posouzení údajů po období šetření není prodloužit období šetření a provést stejnou komplexní analýzu, jaká byla provedena pro období šetření. Žádný takový právní požadavek neexistuje. Takový závazek je totiž prakticky nemožný, neboť Komise má čtyři měsíce mezi uložením prozatímních opatření a uložením konečných opatření, přičemž velká část této doby je předmětem rozhodovacích postupů, včetně schválení členskými státy. Ve skutečnosti Komise posuzuje údaje po období šetření v případě hrozby újmy, jejíž posouzení je výhledové, a musí prokázat, že podstatná újma bezprostředně hrozí, aby zjistila, zda se situace výrobního odvětví Unie začala zlepšovat, nebo zda se újma začala projevovat, a proto shromažďuje prozatímní opatření. V tomto ohledu tedy Komise požádala výrobní odvětví Unie, aby předložilo informace pro údaje po období šetření pro některé klíčové ukazatele, jako jsou ceny, náklady a ziskovost. Komise rovněž shromáždila informace o objemu dovozu z členských států a zakoupila údaje pro registraci dovozu, pokud nebyly veřejně dostupné. Neexistuje žádný právní požadavek, aby Komise stanovila stlačené cen po období šetření, cenové podbízení a souvislost mezi subvencovaným levným dovozem z Číny a hrozbou újmy. Kromě toho není třeba po období šetření znovu provést posouzení hrozby újmy. Údaje po období šetření se místo toho používají k potvrzení zjištění o hrozbě újmy v tomto případě.
- (966) Mimoto Komise předložila rozpis dovozu čínských BEV po období šetření v tabulce 13 tohoto nařízení a v 997. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že podíl veškerého ostatního čínského dovozu na trhu se do druhého čtvrtletí roku 2024 výrazně zvýšil a dosáhl 14,1 %. To bylo v souladu se závěry uvedenými v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Kromě toho, jak je vysvětleno v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, finanční ztráty výrobního odvětví Unie po období šetření neklesaly.

- (967) Pokud jde o články v tisku, na které upozornila komora CCCME a čínská vláda, Komise uvedla, že ačkoli komora CCCME vybrala některá prohlášení, která u některých výrobců v Unii ukázala nárůst činnosti v oblasti BEV, záměrně ignorovala části, jež naznačují méně příznivou finanční situaci pro ostatní výrobce v Unii. Například v jednom článku, který komora CCCME vyzdvihla, ačkoli nebylo jasné, jakého trhu se posouzení týkalo, bylo zmíněno, že prodej BEV společnosti BMW se v první polovině roku 2024 zvýšil, ale zároveň bylo uvedeno, že BMW je „jedinou značkou, která významně navýšila dodávky bateriových elektrických vozidel, neboť společnosti Mercedes-Benz a Porsche se potýkaly s nízkou poptávkou“⁽¹³⁷⁾ a že „společnost Mercedes-Benz prodala přibližně polovinu bateriových elektrických vozidel za 93 400, což je 17 % pokles oproti situaci před rokem“. Pokud jde o společnost Volkswagen, komora CCCME zdůraznila článek, který uvádí, že „[v] první polovině roku byla skupina Volkswagen schopna v náročném tržním prostředí dosáhnout úrovně dodávek z předchozího roku. Základem je naše trvalé silné postavení v západní Evropě“. Na začátku září 2024 však společnost Volkswagen oznámila, že „s rostoucí konkurencí čínských výrobců elektromobilů“ existuje možnost, že uzavře továrny v Německu. Článek v tisku rovněž odkazoval na prohlášení generálního ředitele společnosti Volkswagen, v němž se uvádí, že „evropský automobilový průmysl se nachází ve velmi náročné a závažné situaci“, že „hospodářské prostředí je nyní ještě tvrdší a na evropský trh vstupují noví konkurenti“, „společnost BYD představuje rostoucí hrozbu pro její podnikání v Evropě“⁽¹³⁸⁾. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (968) Komora CCCME a čínská vláda uvedly, že tvrzení o cenovém tlaku dovozu čínských BEV v předchozích čtvrtletích bylo pouhým předpokladem a nebylo založeno na skutečnostech, protože Komise pro období šetření nevypočítala cenové podbízení ani stlačení cen za čtvrtletí.
- (969) Komise nemusela v období šetření vypočítat cenové podbízení za čtvrtletí ani stanovit stlačení cen na čtvrtletním základě a komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, jaký byl právní základ takové údajné povinnosti. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (970) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise nepožadovala údaje výrobního odvětví Unie za druhé čtvrtletí roku 2024, ačkoli tyto údaje použila pro registraci dovozu, a proto posouzení Komise po období šetření nebylo objektivní.
- (971) Komise zaslala žádost o údaje po období šetření výrobcům v Unii zařazeným do vzorku v den zveřejnění prozatímních zjištění (tj. 4. července 2024) a požádala výrobce v Unii, aby příslušné údaje předložili do 22. července 2024⁽¹³⁹⁾. Údaje za druhé čtvrtletí roku 2024 nebyly v účetní závěrce výrobců v Unii v uvedené lhůtě dokončeny, a Komise proto nemohla tyto údaje od výrobců v Unii požadovat. V každém případě údaje za šest měsíců umožnily Komisi provést posouzení po období šetření. Členské státy měly stejná omezení dostupnosti údajů jako výrobci v Unii zařazení do vzorku. Vzhledem k tomu, že Komise zakoupila údaje od společnosti S&P Global Mobility a tyto údaje byly poskytnuty včas, mohla je Komise použít. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (972) Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že tvrzení Komise v 953. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že objem dovozu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 a v prvním čtvrtletí roku 2024 byl vyšší než objem registrací ve stejném období, což svědčí o zvýšení zásob, bylo nesprávné, protože rozdíl mezi dovozem a objemem registrací v uvedeném období byl minimální.
- (973) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Rozdíl mezi objemem dovozu a objemem registrací činil 1 513 BEV v posledním čtvrtletí roku 2023 a 10 184 v prvním čtvrtletí roku 2024. Tyto objemy by měly být připočteny k zásobám na konci období šetření, jež činily 66 000 BEV, jak je vysvětleno v 1017. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. To ukazuje, že vytváření zásob se po období šetření zvýšilo a dosáhlo 78 327 BEV, což je ve srovnání s koncem období šetření nárůst o 19 % po období šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹³⁷⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slump-electric-car-demand-hits-mercedes-sales-q2-2024-07-10/>.

⁽¹³⁸⁾ <https://edition.cnn.com/2024/09/02/investing/volkswagen-factory-closure-germany/index.html>.

⁽¹³⁹⁾ t24.005473.

- (974) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že v návaznosti na prohlášení Komise uvedené v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie pracovalo na základě objednávek a dodání BEV odběrateli a skutečné zaevidování prodeje v účetních záznamech výrobního odvětví Unie trvalo přibližně šest měsíců, ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 nebyla přímým výsledkem cenového tlaku vyvíjeného čínskými subvencovanými BEV prodanými na trhu Unie v posledním čtvrtletí roku 2023, ale dříve, což pak znamenalo, že i) dovoz čínských BEV ve druhém čtvrtletí roku 2023 s 22,1 % podílem na trhu by měl dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie ve třetím čtvrtletí roku 2023 a zapříčinil by její pokles ve výši – 20,5 %, ii) ve třetím čtvrtletí roku 2023 dosáhl podíl dovozu čínských BEV na trhu 25,4 %, ale v prvním čtvrtletí roku 2024 se snížily ztráty výrobního odvětví Unie z – 20,5 % na – 13,1 %, iii) ve druhém čtvrtletí roku 2023 snížilo výrobní odvětví Unie své ztráty na – 2,5 % bez ohledu na skutečnost, že dovoz čínských BEV zaujímal v prvním čtvrtletí roku 2023 podíl na trhu ve výši 22,8 %. Komora CCCME proto tvrdila, že to zpochybnilo a vyvrátilo předpoklad Komise o souvislosti mezi nárůstem čínského podílu na trhu a poklesem podílu výrobního odvětví Unie na trhu, což vedlo k vyšším ztrátám.
- (975) Toto tvrzení obsahuje několik věcných chyb. Pokud jde o bod i), v rozporu s tvrzením komory CCCME a čínské vlády šestiměsíční prodleva uvedená Komisí v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení znamenala, že dovoz čínských BEV ve druhém čtvrtletí roku 2023 s 22,1 % podílem na trhu by měl dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023, a nikoli ve třetím čtvrtletí roku 2023, což by vedlo k poklesu jeho finanční ztráty ve výši – 13,1 %. Kromě toho, pokud jde o bod ii), ve třetím čtvrtletí roku 2023 nebyl podíl čínského dovozu na trhu 25,4 %, jak nadnesla komora CCCME, ale 22,0 % a šestiměsíční prodleva znamenala, že čínský podíl na trhu ve třetím čtvrtletí roku 2023 souvisel se ziskovostí výrobního odvětví Unie v prvním čtvrtletí roku 2024. Co se týče bodu iii), ztráty výrobního odvětví Unie ve výši 2,5 % nebyly zaznamenány ve druhém čtvrtletí roku 2023, jak nadnesla komora CCCME, nýbrž v prvním čtvrtletí roku 2023 a podíl čínského dovozu na trhu v prvním čtvrtletí roku 2023 nečinil 22,8 %, ale 24,5 %. Ve skutečnosti nejvyšší ztráty zaznamenalo výrobní odvětví Unie ve třetím čtvrtletí roku 2023 (20,5 %) a to souvisí s podílem čínského dovozu na trhu v prvním čtvrtletí 2023, kdy se podíl čínského dovozu na trhu zvýšil na 24,5 %. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako věcně nesprávné.
- (976) Po poskytnutí dodatečných konečných informací čínská vláda tvrdila, že údaje z prvního čtvrtletí roku 2024 potvrdily, že dovoz čínských BEV nebyl vysvětlením situace výrobního odvětví Unie a nepředstavuje hrozbu újmy v budoucnosti. Čínská vláda zejména tvrdila, že stejně jako v případě údajů za období šetření potvrdily údaje za první čtvrtletí roku 2024 neexistenci hospodářské soutěže a souvislosti mezi dovozem čínských BEV na jedné straně a prodejem a ziskovostí výrobců v Unii, jakož i hospodářskou situací na straně druhé, neboť i) ztráty výrobního odvětví Unie se v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání s třetím a čtvrtým čtvrtletím roku 2023 snížily. Čínská vláda dále uvedla, že tohoto snížení ztrát mohli dosáhnout výrobci v Unii, i když se po období šetření zvýšil podíl dovozu čínských BEV na trhu a dosáhl hodnoty mírně nad 25 %. Bez ohledu na to, zda byla použita teorie Komise týkající se časové prodlevy, z údajů vyplývá, že ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se ztráty výrobního odvětví Unie snížily na – 13,1 % z – 20,5 % ve třetím čtvrtletí roku 2023, ačkoli se zvýšil podíl dovozu čínských BEV na trhu z 22 % ve třetím čtvrtletí roku 2023 na 25,4 % ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023. Podobně se v prvním čtvrtletí roku 2024 ztráty výrobního odvětví Unie snížily na – 10,8 %, přestože si dovoz čínských BEV v tomto čtvrtletí udržel 25 % podíl na trhu, ii) v prvním čtvrtletí roku 2024 byly ztráty výrobního odvětví Unie a) nižší než na začátku období šetření a b) přesně na stejné úrovni jako v období šetření, tj. – 10,8 %, i když dovoz čínských BEV měl v prvním čtvrtletí roku 2024 vyšší podíl na trhu než na začátku období šetření (+2,3 procentního bodu) a v období šetření jako celek (+3,1 procentního bodu). Údaje po období šetření posuzované na pozadí údajů z období šetření tedy vyvrátily zjištění Komise, že přechod výrobního odvětví Unie od vozidel se spalovacím motorem na BEV začal být brzděn a jeho ziskovost se zhoršila v období šetření, kdy bylo možné pozorovat „nejvyšší objemy čínského dovozu a nejvyšší pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu“. Z údajů po období šetření navíc vyplynulo, že ztráty výrobního odvětví Unie ve třetím čtvrtletí roku 2023 byly abnormální a pravděpodobně byly ovlivněny specifickými faktory souvisejícími s náklady u některých výrobců v Unii zařazených do vzorku, ale Komise tuto otázku neprošetřila. Kromě toho, jak je zřejmé, po dosažení vrcholu ve třetím čtvrtletí roku 2023 výrobní odvětví Unie úspěšně snížilo své ztráty.

- (977) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila. Za prvé, zatímco finanční ztráty výrobního odvětví Unie se v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2023 skutečně snížily (na $-10,8\%$ z $-13,1\%$), jak je vysvětleno v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 byla nižší než průměrná ziskovost výrobního odvětví Unie během období šetření, která činila $-10,8\%$, jak je uvedeno v tabulce 10 prozatímního nařízení. Kromě toho byla ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2023 a v prvním čtvrtletí roku 2024 – ačkoli ve srovnání s posledním čtvrtletím roku 2023 vykazovala zlepšení – výrazně nižší než ziskovost výrobního odvětví Unie v posledním čtvrtletí roku 2022 a v prvním čtvrtletí roku 2023. Je třeba poznamenat, že jak je vysvětleno v 945. bodě odůvodnění tohoto nařízení, stejně jako v případě zřejmé i skutečné spotřeby na základě čtvrtletních údajů se zdá, že v údajích existuje zvláštní struktura, která je v příslušných čtvrtletích období šetření a po období šetření konzistentní (ziskovost výrobního odvětví Unie se v prvním čtvrtletí roku ve srovnání s posledním čtvrtletím předchozího roku obecně zlepšila).
- (978) Za druhé, pokud jde o souvislost mezi finančními ztrátami výrobního odvětví Unie a podílem čínského dovozu na trhu, jak je vysvětleno v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, mezi datem objednávky BEV a dodáním BEV existuje šestiměsíční prodleva, a proto, na rozdíl od souvislosti nadnesené čínskou vládou v 976. bodě odůvodnění tohoto nařízení, finanční ztráty výrobního odvětví Unie po období šetření souvisely s čínským podílem na trhu ve druhém a třetím čtvrtletí roku 2023 (tj. finanční ztráty výrobního odvětví Unie se v prvním čtvrtletí roku 2024 snížily ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2023 z $-13,1\%$ na $-10,8\%$, zatímco se podíl čínského dovozu na trhu mezi druhým a třetím čtvrtletím roku 2023 snížil z $22,1\%$ na $22,0\%$ na základě skutečné spotřeby).
- (979) Za třetí, finanční ztráty výrobního odvětví Unie ve třetím čtvrtletí roku 2023 nebyly abnormální, jak nadnesla čínská vláda. Tyto významné ztráty souvisely s podílem čínského dovozu na trhu v prvním čtvrtletí roku 2023, který byl velmi vysoký ($24,5\%$ na základě skutečné spotřeby). Na rozdíl od tvrzení čínské vlády Komise tyto údaje prošetřila a ověřila, neboť jejich zdrojem je odpověď na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku a Komise provedla inspekce na místě u výrobců v Unii zařazených do vzorku, jak je vysvětleno v 80. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se navíc finanční ztráty výrobního odvětví Unie snížily na $-13,1\%$ z $-20,5\%$ ve třetím čtvrtletí roku 2023, neboť rovněž podíl čínského dovozu na trhu na základě skutečné spotřeby se snížil z $24,5\%$ v prvním čtvrtletí roku 2023 na $22,1\%$ ve druhém čtvrtletí roku 2023.
- (980) Čínská vláda dále tvrdila, že údaje o ziskovosti, nákladech a cenách výrobního odvětví Unie v prvním čtvrtletí roku 2024 potvrdily body, které čínská vláda zopakovala, že i) klíčovým faktorem, který má negativní dopad na ziskovost výrobního odvětví Unie, jsou vysoké výrobní náklady (zejména vysoké variabilní náklady a náklady práce) a ii) dopad tohoto faktoru na výrobní odvětví Unie nebyl při posuzování hospodářské situace a příčinné souvislosti Komise řádně posouzen. Čínská vláda uvedla, že stejně jako v případě údajů za období šetření vyplynulo i z údajů po období šetření, že ztráty výrobního odvětví Unie souvisely s jeho výrobními náklady a oscillovaly podle nich. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 se bez ohledu na změny v podílu výrobního odvětví Unie na trhu jeho ztráty výrazně snížily, protože výrobní náklady klesly o 17% . Podobně se v prvním čtvrtletí roku 2024 ztráty dále snížily, neboť náklady nadále klesaly.
- (981) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. V 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že průměrné výrobní náklady výrobního odvětví Unie na kus vzrostly během posuzovaného období o 24% a že 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 prozatímního nařízení, protože výrobci v Unii mohli rozložit fixní náklady na větší množství BEV. Komise též uvedla, že odvětví BEV je kapitálově náročné odvětví s vysokými fixními náklady, a proto vysoký objem výroby vede ke snížení jednotkových výrobních nákladů. Kromě toho se ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 a v prvním čtvrtletí roku 2024 snížily výrobní náklady, přičemž se ve stejném období rovněž snížil podíl čínského dovozu na trhu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (982) Čínská vláda navíc tvrdila, že údaje výrobního odvětví Unie po období šetření rovněž zpochybnilly teorii Komise, podle které transformace a ziskovost výrobního odvětví Unie závisí pouze na schopnosti výrobního odvětví Unie zvýšit prodej s cílem dosáhnout úspor z rozsahu a snížit náklady a podle které to čínský dovoz BEV ohrožuje. Jak v čtvrtletích po období šetření, tak v prvním čtvrtletí roku 2023 došlo ke zlepšení (ztrátové) situace výrobního odvětví Unie v kontextu kolísající poptávky a prodeje výrobního odvětví Unie v Unii.
- (983) Toto tvrzení je neopodstatněné. Prodej výrobního odvětví Unie byl ovlivněn zvýšením podílu prodeje čínských BEV na trhu. Poptávka po BEV ovlivnila prodej výrobního odvětví Unie i prodej čínských BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

4.5.5. Závěr ohledně situace výrobního odvětví

- (984) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 24 souhlasila s posouzením Komise uvedeným v 1037. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že dlouholeté a rozsáhlé zkušenosti s výrobou vozidel se spalovacím motorem nelze automaticky přenést na BEV.
- (985) Společnost 24 dále tvrdila, že závěr Komise, že výrobní odvětví Unie je ve zranitelném postavení, byl chybný i) při pohledu na pozitivní vývoj ukazatelů újm, ii) vzhledem k tomu, že charakterizace vývoje ziskovosti výrobního odvětví Unie ze strany Komise byla nesprávná, neboť zlepšení ziskovosti v letech 2020 a 2022 bylo významné, k čemuž došlo v okamžiku, kdy se dovoz z Číny zvýšil, iii) vzhledem k tomu, že bylo dosaženo většího prodeje a větší efektivity, situace výrobního odvětví Unie by se dále zlepšila, iv) prozatímní nařízení nenaznačovalo, že by se tato situace zhoršila, v) vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie je kapitálově náročné a působí na trhu, který byl na začátku svého přechodu od vozidel se spalovacím motorem na BEV, vi) i bez dovozu z Číny by výrobní odvětví Unie nebylo schopno být ziskové, a v tomto ohledu odkázalo na článek v tisku, který uváděl, že společnost Ford v USA je ztrátová, zatímco v USA nedochází k žádnému dovozu BEV z Číny, vii) podíl výrobců v Unii na trhu se na konci období šetření pohyboval na úrovni mezi 60 % a 65 % na základě spotřeby a 90 % na základě registrací, jak je uvedeno v tabulce 5 prozatímního nařízení, viii) podle tabulek 2a a 2b prozatímního nařízení si čínští výrobci udrželi omezený podíl na trhu ve výši 3–5 %.
- (986) Pokud jde o body i) a ii), Komise na základě těchto údajů nedospěla k závěru, že výrobní odvětví Unie je ve zranitelném postavení. V 1100. až 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise ve skutečnosti vysvětlila, že situace výrobního odvětví Unie začala být ke konci posuzovaného období brzděna, a to zejména během období šetření, kdy bylo možné pozorovat nejvyšší objemy čínského dovozu a největší pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu. Navzdory zlepšujícím se trendům u některých ukazatelů během posuzovaného období byla většina finančních ukazatelů stále negativní a během období šetření se dokonce začala zhoršovat, včetně ziskovosti, návratnosti investic a peněžního toku, zatímco podíly na trhu během posuzovaného období trvale klesaly a dosáhly nejnižšího bodu na konci období šetření. Pokud jde o bod iii), situace výrobního odvětví Unie se začala zhoršovat již v období šetření. Pokud jde o bod iv), z analýzy v oddíle 5 vyplynulo, že situace výrobního odvětví Unie se zhorší, neboť subvencovaný dovoz z Číny za podbízející se ceny se v dohledné budoucnosti zvýší. Pokud jde o bod v), vzhledem k tomu, že výrobní odvětví Unie je skutečně kapitálově náročné, je nezbytné, aby bylo výrobní odvětví Unie schopno udržet dostatečné objemy prodeje a podíly na trhu, aby mohlo dosáhnout úspor z rozsahu, a tím pokrýt své náklady a dosáhnout dostatečné ziskovosti pro nezbytné investice. Pokud jde o bod vi), i kdyby se výrobní odvětví Unie v období šetření nestalo ziskovým bez subvencovaného dovozu z Číny za podbízející se ceny, ziskovost výrobního odvětví Unie by se v období šetření nezhoršila, jak tomu bylo. Konečně body vii) a viii) jsou z faktického hlediska chybné. Na rozdíl od tvrzení společnosti 24 se v tabulce 5 prozatímního nařízení podíl výrobního odvětví Unie na trhu na základě zřejmé spotřeby během posuzovaného období snížil z 68,9 % na 59,9 % a na základě skutečné spotřeby (registrací) ze 70,4 % na 65,0 % ve stejném období. Kromě toho se podle tabulek 2a a 2b prozatímního nařízení podíl čínských vyvážejících výrobců na trhu během posuzovaného období zvýšil z 3,9 % na 25,0 %, respektive z 3,5 % na 22,8 %. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (987) Po poskytnutí konečných informací sdružení CAAM tvrdilo, že ze statistického hlediska byl objem údajů (dovoz, objem prodeje, podíly na trhu) nedostatečný a trendy nebyly výrazné. Tvzení o újmě, hrozbě újmy a příčinné souvislosti proto neobstojí. Sdružení CAAM dále tvrdilo, že Unie prochází přechodnou fází, přičemž názory jejích členských států na tempo tohoto přechodu se liší. V důsledku toho bylo úsilí o transformaci nepředvídatelné a nestálé, což vedlo k nestabilním a neúplným dodávkám. Dovoz tak sloužil jako dočasný doplněk. Takový doplňkový dovoz pravděpodobně neprokáže trvalý růst.
- (988) Toto tvrzení bylo velmi obecné a nepodložené. Kromě toho se Komise zabývala objemem dovozu z Číny a jeho podílem na trhu v tabulkách 2a a 2b prozatímního nařízení, jakož i v tabulkách 7a a 7b tohoto nařízení, prodejem výrobního odvětví Unie a jeho podílem na trhu v tabulce 5 prozatímního nařízení, jakož i v tabulce 9 tohoto nařízení a dovozem ze všech ostatních třetích zemí v tabulce 17 prozatímního nařízení a v tabulkách 17a a 17b tohoto nařízení. Trend těchto údajů byl posouzen během posuzovaného období. Tyto trendy byly poměrně jasné, jak je vysvětleno v 1012. až 1017., 1063. až 1064. a 1178. až 1181. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 947. až 953., 958. až 959. a 1179. až 1199. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (989) Komise dospěla s konečnou platností k závěru, že výrobní odvětví Unie bylo negativně ovlivněno dovozem z ČLR, zejména na konci období šetření, jak je uvedeno v oddíle 4.5.4 prozatímního nařízení.
- (990) Komise proto přistoupila k analýze hrozby podstatné újmy v souladu s čl. 8 odst. 8 základního nařízení.

5. HROZBA ÚJMY

5.1. Úvod

- (991) Jak je vysvětleno v 939. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise pokračovala ve své výhledové analýze po uložení prozatímních opatření tím, že shromáždila údaje za čtvrté čtvrtletí roku 2023 a první čtvrtletí roku 2024, zejména pokud jde o ziskovost výrobců v Unii, prodejní ceny a výrobní náklady výrobců v Unii zařazených do vzorku ve srovnání s dovozem z ČLR. Poté Komise analyzovala, zda tyto další údaje potvrdí nebo zneplatní zjištění založená na údajích z období šetření.
- (992) V oddíle 5.3 se Komise zabývá všemi připomínkami, které obdržela po uložení prozatímních vyrovnávacích opatření a které byly po přezkumech a dodatečné analýze provedené v konečné fázi stále relevantní.

5.2. Konečné posouzení

5.2.1. Aktualizace údajů o čínském dovozu po období šetření

- (993) Stejně jako v případě zřejmé spotřeby, dovozu z Číny po registraci a jeho podílu na trhu, jak je vysvětleno v 710. a 722. bodě odůvodnění tohoto nařízení, aby Komise mohla zveřejnit podkladové údaje pro příslušné výpočty, revidovala údaje z rozpisu tržních podílů čínského dovozu, jak je uvedeno v tabulkách 12a a 12b prozatímního nařízení (celkem a čtvrtletně), přičemž jako zdroj použila EEA namísto S&P Global Mobility.

Tabulka 11

Rozpis tržních podílů čínského dovozu

	Období šetření
Tržní podíl dovozu od čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV	5,5 %
Tesla	9,8 %

	Období šetření
Tržní podíl veškerého ostatního čínského dovozu	7,3 %
Zdroj: EEA	

(994) Čínský dovoz na čtvrtletní bázi během období šetření na základě údajů EEA se vyvíjel, jak znázorňuje níže uvedená tabulka.

Tabulka 12

Rozpis tržních podílů čínského dovozu na čtvrtletní bázi

	4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023
Tržní podíl dovozu od čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV	5,5 %	5,5 %	4,7 %	6,3 %
Tesla	10,9 %	12,5 %	9,1 %	7,0 %
Tržní podíl veškerého ostatního čínského dovozu	6,8 %	5,7 %	7,9 %	8,5 %
Zdroj: EEA				

(995) Stejně jako v případě zřejmé spotřeby, dovozu z Číny po registraci a jeho podílu na trhu byl u údajů z rozpisu tržních podílů čínského dovozu s použitím jako zdroje údajů S&P Global Mobility (viz tabulka 12b prozatímního nařízení) a EEA malý rozdíl.

(996) Komise rovněž analyzovala rozpis dovozu z Číny na základě registrací za tři čtvrtletí po období šetření, jak je uvedeno v tabulce 13 níže.

Tabulka 13

Rozpis tržních podílů čínského dovozu na čtvrtletní bázi po období šetření

	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
Tržní podíl dovozu od čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV	6,2 %	[3,9 %–5,1 %] (*)	[2,9 %–4,2 %]
Tesla	10,6 %	[8,7 %–10,0 %]	[8,0 %–9,5 %]
Tržní podíl veškerého ostatního čínského dovozu	8,6 %	10,4 %	14,1 %

Zdroj: EEA a S&P Global Mobility
(*) Údaje za 1. a 2. čtvrtletí 2024 nejsou veřejně přístupné, proto v zájmu ochrany důvěrnosti údajů společnosti Tesla musela Komise oznámit příslušné údaje o dovozu společnosti Tesla a od 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.

(997) Tabulka 13 výše znázorňuje, že podíl veškerého ostatního čínského dovozu na trhu se ve druhém čtvrtletí roku 2024 výrazně zvýšil a dosáhl 14,1 %. Důvodem byl dovoz značek Volvo a Polestar od skupiny Geely, jakož i zvýšení podílu BYD a SAIC na trhu.

- (998) Tabulka 13 výše rovněž ukazuje, že po období šetření se podíl dovozu čínských vyvážejících výrobců na trhu ve vztahu k výrobcům původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, a společnosti Tesla, snížil, zatímco podíl dovozu od všech ostatních čínských vyvážejících výrobců na trhu výrazně vzrostl. To potvrzuje závěr Komise uvedený v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že nárůst tržních podílů čínského dovozu v dohledné budoucnosti nastane zejména u čínských značek.
- (999) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že jelikož Komise bez ohledu na značky nebo výrobce původního zařízení zahrnula do odvětví BEV v Unii společnosti vyrábějící BEV v Unii, byla výroba BEV a subjekt/subjekty společnosti Volvo v Unii rovněž zahrnuty do výroby a výrobců BEV v Unii, a proto měl být dovoz společnosti Volvo zahrnut do dovozu výrobců BEV v Unii. Kromě toho dovoz BEV čínského původu japonských značek působících v Unii v období šetření a po něm nemůže být zahrnut jako dovoz BEV čínských značek, jak učinila Komise.
- (1000) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Stejně jako u bývalé evropské značky MG (v současnosti vlastněných čínskou skupinou SAIC) jsou Polestar a značka Volvo vlastněny čínskou skupinou Geely. Evropské značky, které se vyrábějí v Číně a nebyly považovány za čínské značky, jako jsou Dacia Spring, BMW X2, Mini, Cupra, jsou vlastněny společnostmi Renault, BMW a Volkswagen, zatímco značka Smart je z 50 % vlastněna společností Mercedes Benz a z 50 % společností Geely. Pokud jde o BEV čínského původu japonských značek (ačkoli komora CCCME a čínská vláda neupřesnily, o které značky se jedná), na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády nebyl tento dovoz považován za BEV čínských značek.
- (1001) Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že tvrzení, že dovoz čínských BEV zvýšil podíl na trhu po období šetření, a zejména ve druhém čtvrtletí roku 2024, bylo neobjektivní, neboť bylo dočasné a mělo by být vnímáno v souvislosti s nadcházejícím uložením vyrovnávacích opatření, jak zdůraznilo Evropské středisko pro sledování alternativních paliv vedené Evropskou komisí, které uvedlo, že: „trh BEV v červnu byl poznamenán několika vlivnými faktory. Trh zejména reagoval na nadcházející změny dovozních cel pro BEV typu Made-in-China (MiC), což vedlo ke krátkému nárůstu prodeje. Modely jako MG4 a Volvo EX30 zaznamenaly rekordní počty registrací, neboť odběratelé jednali rychle, aby si zajistili vozidla před zvýšením sazby“⁽¹⁴⁰⁾.
- (1002) Skutečnost, že se podíl dovozu čínských BEV na trhu ve druhém čtvrtletí roku 2024 zvýšil, není tvrzením, ale faktem. Kromě toho důvody pro zvýšení podílu čínských BEV na trhu, jež zdůraznilo Evropské středisko pro sledování alternativních paliv, ve skutečnosti ukázaly, že podíl čínských BEV na trhu se bez uložení vyrovnávacích cel bude i nadále zvyšovat. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1003) Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že tvrzení Komise, že se vlastní dovoz výrobců původního zařízení v EU snížil po období šetření, nebylo založeno na objektivním posouzení ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023, neboť podíl jejich vlastního dovozu na trhu vzrostl a činil 6,2 %, tj. byl na stejné úrovni jako ve třetím čtvrtletí roku 2024 a ve skutečnosti byl vyšší než průměrný podíl těchto výrobců v Unii na trhu v období šetření ve výši 5,5 %.
- (1004) Kromě skutečnosti, že toto tvrzení obsahovalo administrativní chybu, bylo rovněž částečně věcně nesprávné a neopodstatněné. Komise se zaprvé domnívala, že komora CCCME ve svém tvrzení odkazovala na podíl na trhu ve třetím čtvrtletí roku 2023, a nikoli 2024, neboť třetí čtvrtletí roku 2024 nebylo šetřením dotčeno. Kromě toho podíl BEV dovážených z Číny na trhu u výrobců původního zařízení v EU ve třetím čtvrtletí 2023 nebyl 6,2 %, ale ve skutečnosti 6,3 % (viz tabulka 12 tohoto nařízení). Podíl dovozu BEV z Číny na trhu u výrobců původního zařízení v EU však ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 skutečně činil 6,2 %, což bylo více než průměrný podíl na trhu v období šetření ve výši 5,5 %. Komora CCCME nicméně ve svém tvrzení ignorovala skutečnost, že v prvním a druhém čtvrtletí roku 2024 podíl dovozu čínských BEV výrobců původního zařízení v EU na trhu trvale klesal pod podíl na trhu v období šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹⁴⁰⁾ Evropské středisko pro sledování alternativních paliv Evropské komise, „Europe EV Sales Analysis: Key Insights on June 2024 Registrations“, 14. srpna 2024, k dispozici na adrese <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.>

- (1005) Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že Komise při zohlednění mírného poklesu podílu na trhu v případě vlastního dovozu u výrobců původního zařízení v Unii v prvním čtvrtletí 2024 a ve druhém čtvrtletí roku 2024 (ve srovnání s průměrem 5,5 % během šetření) nezohlednila skutečnost, že tento pokles podílu na trhu byl „pravděpodobně dočasný“, a v tomto ohledu uvedla několik důvodů.
- (1006) Komise poukázala na rozpor mezi tvrzením komory CCCME a čínské vlády uvedeným v 1003. bodě odůvodnění tohoto nařízení, v němž komora CCCME a čínská vláda obvinily Komisi, že nebyla objektivní ve svém posouzení, že podíl čínských BEV u výrobců původního zařízení v Unii na trhu klesl po období šetření, a uznáním komory CCCME a čínské vlády v 1005. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že podíl čínských BEV u výrobců původního zařízení v Unii na trhu se po období šetření skutečně snížil. Komise dále uvedla, že ani komora CCCME si nebyla jista tím, co tvrdila, neboť uvedla, že pokles podílu na trhu byl „pravděpodobně dočasný“. Ukázalo se tedy, že komora CCCME si byla vědoma toho, že spekuluje, že snížení podílu na trhu bylo dočasné. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1007) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že pokud jde o společnost Tesla, její podíl vlastního dovozu na trhu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023, v prvním a druhém čtvrtletí roku 2024 byl ve stejném rozmezí jako průměrný podíl jejího vlastního dovozu na trhu v období šetření a neprokázal skutečný pokles. Komora CCCME dále tvrdila, že dovoz společnosti Tesla byl v minulosti vyšší a mohl by se dosti zvýšit vzhledem k tomu, že její vlastní dovoz bude podléhat nižší celní sazbě ve výši 9 %.
- (1008) Jak ukazuje tabulka 11 tohoto nařízení, podíl čínského dovozu společnosti Tesla na trhu v období šetření činil 9,8 %, podíly na trhu v prvním a druhém čtvrtletí roku 2024 však byly nižší než průměrný podíl na trhu v období šetření. Jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení, Komise nemohla zveřejnit přesné podíly dovozu společnosti Tesla z Číny na trhu, jelikož tyto informace byly chráněny autorským právem. Kromě toho bylo irelevantní, že by se dovoz společnosti Tesla z Číny mohl v budoucnu zvýšit, neboť její individuální celní sazba byla nižší než u ostatních čínských vývozců, neboť posouzení budoucího zvýšení podílu na trhu musí být provedeno při neexistenci cel. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1009) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise nereagovala na důkazy uvedené v připomínkách k prozatímnímu nařízení, že kromě MG žádné jiné čínské BEV ve skutečnosti nekonkurovalo výrobcům BEV v Unii a výrobci v Unii ovládali trh BEV v Unii. Na podporu tohoto tvrzení komora CCCME odkázala na údaje o trhu BEV z června 2024 zveřejněné Evropským střediskem pro sledování alternativních paliv Komise, které údajně potvrdily, že: i) výrobci v Unii neztratili podíl na trhu a ii) MG byl jediným čínským BEV, které konkurovalo výrobcům v Unii⁽¹⁴¹⁾. Komora CCCME dále tvrdila, že stejné závěry byly potvrzeny zprávou PwC – Strategy & Q2 2024⁽¹⁴²⁾.
- (1010) Toto tvrzení je neopodstatněné, neboť podpůrné důkazy použité k doložení tvrzení nejsou relevantní. Komise proto poznamenala, že údaje o trhu zveřejněné Evropským střediskem pro sledování alternativních paliv Komise se nezabývaly konkurencí mezi BEV vyrobenými v Unii a čínskými BEV ani vývojem podílu výrobců BEV v Unii na trhu v porovnání s podílem čínských BEV na trhu. Kromě toho nebylo jasné, proč komora CCCME tvrdila, že zpráva „PwC – Strategy & Q2 2024“ vyvodila takový závěr na straně 6, jak je uvedeno v 1009. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Na straně 6 této zprávy se uvádí „nejprodávanější BEV v H1 2024 (změna pořadí H1 2024 oproti 1. čtvrtletí 2024)“ v Evropě, Číně a USA. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹⁴¹⁾ Evropské středisko pro sledování alternativních paliv Evropské komise, „Europe EV Sales Analysis: Key Insights on June 2024 Registrations“, 14. srpna 2024, k dispozici na adrese <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,model%20growth%20of%204%25%20YoY.>

⁽¹⁴²⁾ PwC – Strategy &, „Electric Vehicles Sales Review Q2 2024“ z července 2024, k dispozici na adrese <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q2.html>, s. 6.

5.2.2. *Ostatní prvky: ziskovost a další ekonomické ukazatele*

- (1011) Jak je vysvětleno v 1088., 1101. a 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ziskovost výrobního odvětví Unie se začala zhoršovat v období šetření, kdy byl dovoz z Číny na nejvyšší úrovni.
- (1012) Z dodatečných informací shromážděných pro údaje po období šetření vyplynulo, že ziskovost výrobního odvětví Unie se nadále zhoršovala, jak je vysvětleno v 961. bodě odůvodnění, zatímco podíl na trhu též nadále klesal, jak je uvedeno v 959. bodě odůvodnění, zatímco podíl čínských značek na trhu se po období šetření nadále zvyšoval a ve druhém čtvrtletí roku 2024 dosáhl 14,1 %, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení.

5.3. **Připomínky zúčastněných stran po uložení prozatímních opatření**

- (1013) Připomínky k hrozbě újmy byly obdrženy od komory CCCME, čínské vlády, skupiny Geely, společnosti NIO, společnosti 18 a sdružení VDA.

5.3.1. *Druh dané subvence nebo subvencí a jejich pravděpodobné účinky na obchod*

- (1014) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda uvedly, že tvrzení Komise, že dovoz čínských BEV měl prospěch ze subvencí, vycházelo z určení, jež je v rozporu s pravidly WTO, a proto uvedené posouzení ovlivnilo veškerá zjištění týkající se účinků na obchod, které pravděpodobně vyplynou z údajného subvencování.
- (1015) Komise uvedla, že komora CCCME nerozvedla své tvrzení, že zjištění týkající se subvencování, která Komise uvedla v prozatímním nařízení, jsou v rozporu s pravidly WTO. Připomínky čínské vlády týkající se zjištění subvencování byly řešeny v oddíle 3 výše. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (1016) Komora CCCME a čínská vláda rovněž zopakovaly některé ze svých připomínek týkajících se cenového podbízení a stlačování cen, jež jsou shrnuty a podrobně popsány v 765. až 811. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komora CCCME a čínská vláda nepředložily v tomto ohledu žádné nové důkazy, a proto byla tato tvrzení zamítnuta.
- (1017) Závěry uvedené v 1106. až 1110. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

5.3.2. *Významná míra zvýšení objemu dovozu subvencovaných výrobků na trh Unie, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu*

- (1018) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že posouzení hrozby újmy ze strany Komise bylo založeno na nekonzistentních údajích a postrádalo paralelu v tom, že na jedné straně byl při posuzování objemu a cenových účinků dovozu čínských BEV zohledněn veškerý dovoz čínských BEV, ale na straně druhé bylo posouzení hrozby újmy založeno pouze na dovozu BEV od skupin v čínském vlastnictví / dovozu BEV čínských značek, jak je potvrzeno v 1125. až 1128., 1157. až 1159. a 1213. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.
- (1019) Toto tvrzení je neopodstatněné. V 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise v reakci na podobné tvrzení komory CCCME a čínské vlády, jak je uvedeno v 1130. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, uvedla, že veškerý subvencovaný dovoz BEV pocházející z Číny je předmětem současného šetření bez ohledu na vlastnictví konkrétní společnosti. Pouze proto, že v některých bodech odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila různé aspekty dovozu BEV v čínském vlastnictví nebo dovozu BEV čínských značek, neznamená to, že posouzení hrozby újmy bylo založeno pouze na dovozu BEV v čínském vlastnictví nebo dovozu BEV čínských značek. Komise zkoumala dovoz čínských značek, aby dále potvrdila svá zjištění o pravděpodobném zvýšení subvencovaného dovozu na trh Unie s ohledem na povahu dotčeného subvencování. V jiných bodech odůvodnění prozatímního nařízení (například v 1136. a 1137.) Komise vysvětlila prvky budoucího dovozu BEV ze strany výrobního odvětví Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1020) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že nezpochybnitelnou skutečností zůstává, že vzorek čínských vyvážejících výrobců sestával pouze z výrobců BEV čínských značek, což znamená, že analýza cenových účinků byla provedena pouze na základě dovozu BEV čínských značek.
- (1021) Toto tvrzení je věcně nesprávné. Geely, jeden z vyvážejících výrobců zařazených do vzorku, rovněž během období šetření vyvážel značku Smart, která není čínskou značkou. Jak je vysvětleno v 793. bodě odůvodnění tohoto nařízení, pokud jde o analýzu cenových účinků, provedla Komise dvě rozdílné analýzy, tj. i) cenového podbízení na základě dovozu BEV od tří čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku během období šetření a ii) stlačování cen za celé posuzované období, které zahrnovalo veškerý dovoz čínských BEV. Toto tvrzení proto bylo zamítnuto.
- (1022) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že objem dovozu BEV čínských značek se účinně zvýšil pouze mezi rokem 2022 a obdobím šetření a že zvýšení dovozu v jednom roce posuzovaného období není dostatečné ani reprezentativní pro vyvození závěrů o budoucím podstatném zvýšení dovozu, jak učinila Komise pro posouzení hrozby újmy.
- (1023) Rovněž toto tvrzení je neopodstatněné. Komise v prozatímním nařízení nedospěla k závěru, že by se dovoz z Číny zvýšil na základě skutečnosti, že objem čínských značek mezi rokem 2020 a obdobím šetření vzrostl. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že dovoz z Číny by se zvýšil, po posouzení několika opatření a uvedla pravděpodobnost dalšího podstatného zvýšení dovozu v 1113. až 1118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, atraktivitu výrobního odvětví Unie v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a pravděpodobný vývoj tržních podílů čínského dovozu na trhu Unie v 1130. až 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že je pravděpodobné, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek, a to na základě posouzení vysokého počtu oznámení od čínských vyvážejících výrobců týkajících se uvedení nových modelů BEV na trh Unie, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, zatímco výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, neoznámili žádné významné plány na dovoz BEV z Číny a většina z nich měla jeden model nebo značku BEV, který se dováží z Číny ve výrazně nižších objemech ve srovnání s jejich výrobou v Unii. Kromě toho zásoby čínských BEV v Unii, jak je stanoveno v 1157. až 1159. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jsou relevantním ukazatelem budoucího tlaku vyvíjeného čínskými BEV na výrobní odvětví Unie, neboť tato množství jsou zjevně určena především k prodeji na trhu Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

Míra zvýšení objemu dovozu z Číny a jeho podíl na trhu

- (1024) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise nesprávně posoudila míru zvýšení objemu dovozu na základě celních údajů členských států, a nikoli na základě registrací, což ukazuje menší nárůst objemu dovozu. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.
- (1025) Komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, proč by míra zvýšení objemu dovozu měla být posuzována na základě registrací, a nikoli na základě skutečného dovozu. Je třeba připomenout, že registrace se vztahují pouze na dovoz BEV, která byla prodána a registrována, a na dovoz, který nebyl prodán, se údaje týkající se registrací nevztahují. Právním kritériem stanoveným v čl. 8 odst. 8 písm. b) základního nařízení je dále „míra zvýšení objemu dovozu“, a nikoli dovozu, který byl dále prodán na trhu Unie. Nicméně celkový dovoz BEV z Číny, která byla registrována, se v posuzovaném období rovněž zvýšil, jak je vysvětleno v tabulce 2b prozatímního nařízení, a to jak z hlediska objemu, tak z hlediska podílu na trhu. Nárůst objemu a podílu celkového dovozu a celkového dovozu, který byl registrován, na trhu, jak je vysvětleno v tabulkách 2a a 2b prozatímního nařízení, byl podobný. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1026) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise zvláště neanalyzovala zvýšení objemu a podílu dovozu BEV čínských značek na trhu a že Komise v rámci analýzy objemu a cenových účinků propojila vlastní dovoz a dovoz BEV čínských značek, aby uvedla případ zvýšeného objemu dovozu a podílu dovozu čínských BEV na trhu, neboť i) dovoz BEV čínských značek zůstal během celého

posuzovaného období podstatně nižší než vlastní dovoz výrobního odvětví Unie, ii) absolutní podíl na trhu a míra růstu podílu dovozu BEV čínských značek na trhu byly výrazně nižší než u vlastního dovozu výrobců BEV v Unii a iii) celkový dovoz ze třetích zemí byl soustavně vyšší než dovoz BEV čínských značek do Unie v posuzovaném období a vykazoval dvojnásobek podílu dovozu BEV čínských značek na trhu v období šetření. Sdružení VDA rovněž tvrdilo, že Komise by se měla zabývat dovozem z Číny na úrovni jednotlivých výrobců.

- (1027) Výše uvedené tvrzení komory CCCME a čínské vlády bylo v rozporu s jejich tvrzením učiněným před uložením prozatímních opatření, tj. že pro posouzení objemu dovozu čínských 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, jak je uvedeno v 1130. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Jak bylo vysvětleno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti. Zda byl dovoz BEV čínských značek nebo jejich podíl na trhu nižší než vlastní dovoz výrobního odvětví Unie nebo se zvýšil pouze mezi rokem 2022 a obdobím šetření, je tudíž irelevantní. Kromě toho nebylo jasné, do jaké míry by měl být dovoz ze třetích zemí zohledněn při určování dopadu dovozu z Číny pro účely posouzení hrozby újmy. V oddílech týkajících se újmy a hrozby újmy proto Komise posuzovala veškerý dovoz BEV z Číny. Údajný dopad dovozu z jiných třetích zemí však byl analyzován v 1191. bodě odůvodnění tohoto nařízení, v němž Komise dospěla k závěru, že podíl tohoto dovozu na trhu vykazoval mezi rokem 2020 a obdobím šetření klesající trend, zatímco průměrné dovozní ceny vykazovaly po celé posuzované období rostoucí trend. Kromě toho byly ceny dovozu z jiných třetích zemí výrazně vyšší než průměrná dovozní cena čínského dovozu během období šetření. Na tomto základě zřejmě nepřispívají k hrozbě újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. Tento závěr potvrdily i údaje po období šetření, jak je vysvětleno v 1178. až 1186. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Kromě toho v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla Komise k závěru, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek, a to v reakci na tvrzení komory CCCME a čínské vlády, jak je vysvětleno v 1130. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a tento závěr byl učiněn na základě posouzení provedeného v 1136. a 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1028) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise pouze dospěla k závěru, že podíl BEV čínských značek na trhu se v dohledné budoucnosti zvýší, a tudíž se zvýší veškerý dovoz čínských BEV, ale Komise nezohlednila své vlastní zjištění o poklesu vlastního dovozu výrobního odvětví Unie a jeho podílu na trhu po období šetření.
- (1029) Toto tvrzení je z faktického hlediska též chybné. V 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise dospěla k závěru, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády Komise nedospěla k závěru, že by se veškerý dovoz čínských BEV v dohledné budoucnosti zvýšil. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1030) Závěry uvedené v 1111. až 1112. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

Opatření naznačující pravděpodobnost dalšího výrazného zvýšení dovozu

- (1031) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že posouzení Komise týkající se pravděpodobného nárůstu čínského vývozu BEV do Unie v důsledku údajných politik čínské vlády nebylo založeno na skutečných důkazech. Komora CCCME a čínská vláda konkrétně tvrdily, že odkaz na čínskou výrobní zdatnost nelze chápat jako vývoz a že v žádném z dokumentů, z nichž Komise vycházela, neexistují žádné důkazy/zmínky o zvýšeném vývozu do Unie nebo o zaměření na trh Unie. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise přikládala značný význam prohlášením Číny (tj. čínského prezidenta), ale nepřihlédla k tvrzením výrobců výrobního odvětví Unie, že zaznamenávají růst a že jim nehrozí žádná újma ze strany dovozu čínských BEV a sami vytvářejí/rozšiřují výrobu v Číně. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.

- (1032) Za prvé, v 1113. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že existují důkazy o tom, že politika čínské vlády je zaměřena na výrobu a konkrétně na vývoz BEV. V 1115. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je uvedeno zjištění Komise, že vozidla využívající nové zdroje energie (BEV a PHEV) jsou pro čínskou ekonomiku velmi důležitá a že čínský prezident ve svém novoročním poselství v roce 2024 uvedl, že vozidla využívající nové zdroje energie jsou „novým důkazem čínské výrobní zdatnosti“. Proto se odkaz na čínskou výrobní zdatnost vztahoval k výrobě, a nikoli k vývozu. V témže 1115. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvádí svá zjištění, že čínští výrobci BEV se neomezují pouze na svůj domácí trh, neboť čínská vláda 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 Komise odkázala na plán na období 2021–2035, který stanoví pět strategických úkolů pro čínský průmysl vozidel využívajících nové zdroje energie na příštích 15 let, a na plán čínského města Šen-čen na zvýšení vývozu automobilů, jak je podrobně vysvětleno v 1116. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho, jak je vysvětleno v 428. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, stanoví banky EXIM 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. Kromě toho Komise v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení podrobně vysvětlila, proč je trh Unie pro čínské vyvážející výrobce ze všech vývozních trhů dostupných pro čínské vývozce nejatraktivnějším vývozním trhem.
- (1033) Pokud jde o prohlášení výrobců v Unii v tisku zmíněná komorou CCCME a čínskou vládou, taková prohlášení učinily společnosti vystavené odvetným opatřením ze strany Číny a mělo se za to, že nejsou stejně relevantní jako prohlášení čínského prezidenta odkazující na průmyslovou politiku Číny, pokud jde o BEV. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1034) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že rozšiřující se výroba BEV v Číně není důkazem zvýšeného vývozu do Unie.
- (1035) Komise takový závěr v prozatímním nařízení nevyvodila. Skutečnost, že výroba v Číně a vývoz do Unie vzrostly, vycházela ze skutečností uvedených v tabulkách 14 a 16 prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1036) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že velká část nárůstu výroby v Číně je způsobena výrobci BEV v Unii vyrábějícími v Číně. Komora CCCME a čínská vláda toto tvrzení zopakovaly po poskytnutí konečných informací a dále tvrdily, že Komise nemohla očekávat, že zúčastněné strany poskytnou údaje o výrobě výrobců v Unii v Číně, ačkoli Komise ve skutečnosti údajně jednala, aby ochránila výrobce BEV v Unii.
- (1037) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné konkrétní údaje o objemu výroby BEV ze strany výrobců v Unii ve vztahu k výrobě ostatních čínských výrobců. Komora CCCME, čínská vláda ani jakákoli jiná zúčastněná strana navíc nemohly vznést veškerá možná spekulativní tvrzení a očekávat, že Komise v tomto ohledu získá informace. Komora CCCME nebo jakákoli jiná zúčastněná strana mají zákonnou povinnost pro svá tvrzení předložit podpůrné důkazy. Kromě toho Komise nemá povinnost provádět z vlastního podnětu další šetření založená na spekulativních a nikoli podrobných tvrzeních zúčastněných stran, a to tím spíše, pokud má Komise již dostatečně spolehlivé údaje, jako je tomu v případě opatření naznačujících pravděpodobnost dalšího podstatného zvýšení dovozu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (1038) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že posouzení čínského vývozu Komisí bylo nesprávné a že by měl být o 42 % nižší než údaje poskytnuté Komisí v tabulce 16 prozatímního nařízení.

- (1039) Jak je vysvětleno v 738. bodě odůvodnění tohoto nařízení, údaje v tabulce 16 prozatímního nařízení týkající se vývozu BEV z Číny vycházely z databáze GTA, přičemž byl použit kód výrobku 8703 80. Komora CCCME neupřesnila, který kód výrobku k získání údajů o čínském vývozu BEV použila. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto jako neodůvodněné.
- (1040) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že lodě pro přepravu automobilů společností BYD a Chery z Číny uvedené Komisí v 1117. bodě odůvodnění prozatímního nařízení nic nevypovídaly o možném vývozu do Unie, neboť i) se nejednalo o první výrobní odvětví, které kupovalo lodě s cílem snížit náklady a zmírnit překážky v dopravě, ii) společnosti BYD i Chery zakládaly výrobu v Unii a iii) tyto lodě nelze použít k vývozu BEV z Číny do Unie, ale z Unie do zbytku světa. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.
- (1041) V 1117. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise neodkazovala pouze na lodě společností BYD a Chery, ale také na lodě jiných čínských společností. Komise ve skutečnosti uvedla, že čínské loděnice mohou v letech 2023 až 2026 dodat až 200 lodí a že to představuje dvojnásobek počtu lodí dodaných v letech 2015 až 2022. Skutečnost, že tyto společnosti objednávaly tak velký počet lodí, jasně ukazovala jejich záměr vyvážet. Kromě toho skutečnost, že společnosti BYD a Chery mohou zavést výrobu v Unii, neznamenal, že některé modely BEV nebudou nadále vyváženy z Číny, a komora CCCME nepředložila v tomto ohledu žádné důkazy o možných vývozních destinacích. Komise dále odkázala na svá zjištění týkající se atraktivity trhu Unie v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1045. až 1060. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1042) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise uznala, že někteří čínští výrobci plánují zahájit výrobu v Unii, a na rozdíl od posouzení Komise se nejednalo o ukazatel zvýšeného vývozu, ale sníženého vývozu do Unie.
- (1043) Plány expanze čínských výrobců v hlavních zemích Unie jsou popsány v 1126. a 1127. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v nichž jsou uvedena oznámení některých 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 s BEV z Číny. To mělo ukázat atraktivitu trhu Unie pro čínské výrobce, ale nemůže se odchýlit od zjištění o obrovském nadbytku kapacit BEV v Číně, vysokých nadměrných kapacitách čínských vyvážejících výrobců a skutečnosti, že během období šetření došlo k vysokému nárůstu dovozu čínských BEV, což potvrzují shromážděné údaje týkající se vývoje po období šetření, jak je uvedeno v oddíle 5.2 tohoto nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1044) Závěry uvedené v 1113. až 1118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

Atraktivita a zaměření se na trh Unie

- (1045) Komise uvedla, že kromě zemí uvedených v 1121. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uloží Kanada od 1. října 2024 100 % clo na dovoz BEV z Číny ⁽¹⁴³⁾.
- (1046) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise měla posoudit nárůst trhu BEV v jiných třetích zemích, a nikoli pouze velikost těchto trhů během posuzovaného období. V tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda uvedly, že BEV jsou nakonec budoucností všude na světě, nejen v Unii. V tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda konkrétně poznamenaly, že trh BEV ve Spojeném království, Austrálii, Kanadě a Japonsku v budoucnu naroste. Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že se Komise nezabývala trhem BEV v Africe, na Blízkém východě a v dalších rozvíjejících se ekonomikách. Toto tvrzení bylo zopakováno po poskytnutí konečných informací.

⁽¹⁴³⁾ [https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trudeau-says-canada-impose-100-tariff-chinese-evs-2024-08-26/#:~:text=OTTAWA%2C%20Aug%2026%20\(Reuters\),steel%20and%20aluminum%20from%20China.](https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trudeau-says-canada-impose-100-tariff-chinese-evs-2024-08-26/#:~:text=OTTAWA%2C%20Aug%2026%20(Reuters),steel%20and%20aluminum%20from%20China.)

- (1047) Komise souhlasila s tím, že BEV jsou nakonec budoucností na mnoha místech světa, nejen v Unii, a to spolu s dalšími technologiemi. V tabulce 11 prozatímního nařízení Komise představila největší trh BEV na světě a podíl BEV na celkovém trhu s osobními automobily. Na základě těchto údajů lze vypočítat velikost celkového trhu s osobními automobily. Komise nesouhlasila s tím, že růst daného trhu byl důležitější než velikost téhož trhu a podíl BEV na celkovém trhu s osobními automobily. Pokud například trh s osobními automobily činí 10 000 vozidel a trh BEV roste o 15 % ročně, neznamená to velkou poptávku po BEV, pokud je celkový trh s osobními automobily malý. Velikost celkového trhu s osobními automobily, velikost trhu BEV a podíl BEV na celkovém trhu s osobními automobily ukazují budoucí potenciál trhu BEV, jakmile budou automobily se spalovacím motorem nahrazeny BEV, a stav transformace trhu s osobními automobily. Kromě toho neměla Komise k dispozici žádné informace o nárůstu trhu BEV v ostatních třetích zemích a komora CCCME ani čínská vláda žádné takové informace neposkytly. Komise rovněž uvedla, že komora CCCME poskytla pouze některé neoficiální informace týkající se nárůstu trhu s elektrickými vozidly ve Spojeném království, Austrálii, Kanadě a Japonsku, které nelze považovat za platný důkaz, na jehož základě by zjištění Komise mohla být zpochybněna. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1048) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že pokud jde o přístup na trh, Komise zkoumala trhy USA a Turecka, které v minulosti nebyly klíčovými trhy pro čínská BEV, zatímco opominula další rostoucí klíčové trhy pro čínská BEV v Asii, jako jsou Thajsko a Filipíny, jakož i Spojené království, Spojené arabské emiráty, Afriku a Latinskou Ameriku, kde jsou dovozní cla nízká. Komora CCCME dále tvrdila, že pokud jde o Indii, Komise opomněla skutečnost, že Indie zavedla novou politiku snižující dovozní clo na 15 % pro společnosti, které v blízké budoucnosti zahájí výrobu v Indii, a že společnost SAIC založila společný podnik v Indii, což ukazuje, že indický trh není pro čínský vývoz BEV uzavřen.
- (1049) Skutečnost, že některé trhy nebyly v minulosti klíčovými vývozními trhy pro čínská BEV, neznamená, že se jimi v budoucnu nemohou stát. Ačkoli některé trhy v Asii, jakož i Spojeného království, Spojených arabských emirátů, Afriky a Latinské Ameriky nemají vysoká dovozní cla na dovoz BEV z Číny, jsou tyto trhy ve srovnání s trhem Unie a USA malé, jak je uvedeno v tabulce 11 prozatímního nařízení. Komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné důkazy o tom, že trh BEV ve Spojených arabských emirátech a Africe je pro čínské vývozce atraktivnější než trh Unie, a ve vyšetřovacím spisu nebyly k dispozici žádné informace, které by toto tvrzení potvrdily; z šetření naopak vyplynulo, že trh Unie byl pro čínské vyvážející výrobce nejatraktivnější. Rovněž skutečnost, že se na společnost SAIC nevztahují cla v Indii, byla v tomto ohledu považována za nedostatečnou, neboť tato cla se mohou stále vztahovat na ostatní čínské vyvážející výrobce. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1050) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že objem vývozu výrobců BEV v Unii a jejich trhů ve srovnání s objemy čínských výrobců BEV neprokázal, že by se čínské značky BEV zaměřovaly na trh Unie. Komora CCCME dále tvrdila, že výrobní odvětví Unie nevyváží BEV do Číny, neboť má výrobní závody v Číně. Komora CCCME dále tvrdila, že cla v Indii ovlivnila i výrobce v Unii, ale že to všechno neznamená, že výrobní odvětví Unie nevyváželo do jiných třetích zemí.
- (1051) Komise nepochopila relevanci tohoto tvrzení. Skutečnost, že výrobci v Unii vyvážejí do jiných zemí nebo že výrobci BEV v Unii dovážejí některé modely z Číny, nepochybně zjištění Komise týkající se atraktivity trhu Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto jako nejasné.
- (1052) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že srovnání cen čínských BEV ze strany Komise u některých modelů na čínském trhu a na trhu Unie nebylo pro projekce zvýšeného dovozu relevantní, neboť žádné dva trhy nebyly stejné. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že posouzení Komise i) bylo založeno na selektivních příkladech po období šetření, ii) nezohledňovalo mimo jiné nižší náklady na dopravu a prodej v Číně a iii) bylo založeno na hospodářské soutěži na čínském trhu, která byla zásadní pro růst jakéhokoli výrobního odvětví.

- (1053) Skutečnost, že některé příklady týkající se cen byly z období po období šetření, je irrelevantní, neboť analýza hrozby újmy je výhledovou analýzou. Kromě toho skutečnost, že náklady na dopravu a náklady na prodej jsou v Číně nižší nebo že na čínském trhu existuje vysoká konkurence, nezpochybňuje zjištění, že čínští vyvážející výrobci vykazovali na trhu Unie větší zisky než na domácím trhu. Tvzení bylo proto zamítnuto.
- (1054) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že čínský trh roste a trh Unie je ve srovnání s čínským trhem velmi malý.
- (1055) V 1145. až 1148. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise analyzovala růst čínského trhu a dospěla k závěru, že celková volná kapacita v Číně výrazně převyšuje poptávku v Číně. Kromě toho není jasné, jak skutečnost, že trh Unie byl menší než čínský trh, činí trh Unie pro čínské vyvážející výrobce méně atraktivním. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1056) Komora CCCME a čínská vláda po poskytnutí prozatímních informací dále tvrdily, že Komise nevzala v úvahu, že BEV nemohou být odběratelům v Unii vnucována, mohou být prodávána na trhu Unie pouze tehdy, pokud je odběratelé nakupují, a proto jsou pro odběratele při nákupu čínských BEV určující poptávka a ochota odběratelů v Unii nakupovat čínská BEV, a nikoli údajně nižší ceny.
- (1057) Toto tvrzení je neopodstatněné. Cena je pro odběratele při rozhodování o koupi BEV jedním z klíčových faktorů.
- (1058) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že pouhá skutečnost, že čínské společnosti jsou přítomny na trhu Unie, není dostatečným důkazem pro vyvození závěru, že se vývoz v budoucnu zvýší. Komora CCCME dále podotkla, že oznámení některých čínských společností o uvedení nových modelů BEV do Unie nenaznačuje zvýšení vývozu do Unie, protože, jak rovněž uvedl panel ve věci Dominikánská republika – antidumpingová opatření týkající se ocelových tyčí (Kostarika) ⁽¹⁴⁴⁾, údajný „úmysl“ vyvážejících výrobců vyvážet a získat podíl na trhu nebyl dostatečný k tomu, aby podpořil závěr, že další vývoz je bezprostřední a pravděpodobný.
- (1059) Komise nedospěla k závěru, že by se dovoz z Číny zvýšil pouze na základě oznámení některých čínských společností o uvedení nových modelů BEV do Unie. Tento závěr byl učiněn na základě posouzení i) druhu dané subvence nebo subvencí a pravděpodobných účinků na obchod, ii) významné míry zvýšení objemu dovozu subvencovaných výrobků na trh Unie, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu, iii) dostatečné volně dostupné kapacity na straně vývozce nebo bezprostředně očekávaného podstatného zvýšení kapacity, naznačujících pravděpodobné podstatné zvýšení dovozu subvencovaných výrobků do Unie, přičemž je nutno vzít v úvahu, do jaké míry mohou dodatečný vývoz vstřebat ostatní vývozní trhy, iv) 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 v) stavu zásob, jak je vysvětleno v 1106. až 1159. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tvzení bylo proto zamítnuto.
- (1060) Závěry uvedené v 1119. až 1029. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a doplněné 1045. bodem odůvodnění tohoto nařízení byly proto potvrzeny.

Pravděpodobný vývoj tržních podílů čínského dovozu na trhu Unie

- (1061) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise nezkoumala a nezohlednila dovoz společnosti Tesla, která je součástí výrobního odvětví Unie, z Číny, a proto ve svém posouzení pravděpodobného vývoje podílů čínského dovozu na trhu Unie nezohlednila celý dovoz výrobního odvětví Unie.

⁽¹⁴⁴⁾ Zpráva panelu ve věci Dominikánská republika – antidumpingová opatření týkající se ocelových tyčí (Kostarika), bod 7.290.

- (1062) Toto tvrzení je z faktického hlediska chybné. V 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že 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 hodlala společnost Tesla v Číně zvýšit svou výrobní kapacitu. Zdálo se však, že společnost Tesla dosud neobdržela potřebná povolení od regulačních orgánů, a není jasné, zda je získá⁽¹⁴⁵⁾. Komora CCCME nepředložila žádné důkazy o tom, že posouzení Komise nebylo správné, a nevznesla žádné připomínky. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1063) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že závěr Komise, že dovoz výrobců původního zařízení v Unii se nezvýší, není podložen důkazy, neboť i) společnost Volkswagen začala vyrábět a vyvážet nový model, Cupra Tavascan, do Unie od prosince 2023 a tento dovoz nebyl v údajích za období šetření zohledněn, ii) ačkoli Komise tvrdila, že společnost BMW nebude od roku 2025 vyvážet svůj model iX3 z Číny do Unie, ignorovala skutečnost, že společnost BMW bude z Číny do Unie vyvážet model Mini. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že dne 7. července 2024 společnost BMW veřejně uvedla, že požádá EU o urychlený přezkum s cílem získat nižší dovozní cla pro svá čínská BEV určená k vývozu do EU, a proto komora CCCME a čínská vláda dospěly k závěru, že by to nebylo nutné, pokud by objem vývozu byl malý a nezvyšoval by se.
- (1064) Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila, že skupina BMW měla v úmyslu dovážet z Číny značku MINI Cooper a že skupina Volkswagen bude dovážet značku Cupra. Dovoz značky Cupra skupiny Volkswagen skutečně nemohl být zahrnut do období šetření, protože v tomto období se žádný takový dovoz neuskutečnil. Kromě toho tvrzení, že dovoz společnosti BMW z Číny nemůže být malý, pokud společnost BMW hodlá požádat o urychlený přezkum, je čistě spekulativní. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1065) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise neprovedla žádné prognózy očekávaných scénářů nárůstu dovozu čínských BEV a BEV čínských značek a jejich trhu. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.
- (1066) V souladu s čl. 8 odst. 8 základního nařízení není Komise povinna provést žádné prognózy očekávaných scénářů nárůstu dovozu čínských BEV a BEV čínských značek a jejich podílu na trhu. V 1130. až 1138. bodě odůvodnění však Komise vysvětlila pravděpodobný vývoj podílů čínského dovozu na trhu Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1067) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise neposuzovala dovoz čínských BEV v souvislosti s rostoucí poptávkou v Unii a očekávaným růstem v budoucnosti. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.
- (1068) Toto tvrzení je z faktického hlediska též chybné. Analýza Komise týkající se dovozu čínských BEV byla rovněž provedena na základě podílů na trhu, jež zohledňují růst poptávky. Například v 1128. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že společnost Transport & Environment 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 %. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1069) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA tvrdilo, že závěr Komise uvedený v prozatímním nařízení, že se tržní podíl čínských značek v dohledné budoucnosti zvýší, je zavádějící a opomíjí relevantní body. Sdružení VDA zejména uvedlo, že i) tento závěr byl založen na 1130. až 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, v nichž Komise prokázala, že dovoz čínských značek vzrostl, ii) Komise ve svém posouzení ignorovala skutečnost, že podíl dovozu od evropských výrobců původního zařízení na trhu se mezi lety 2020 a 2022 zvýšil o faktor 18,3 podle tabulky 12a prozatímního nařízení, zatímco podíl dovozu od čínských výrobců původního

⁽¹⁴⁵⁾ <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.>

zařízení na trhu se ve stejném období zvýšil pouze o faktor 2,7, iii) na rozdíl od tvrzení Komise uvedeného v 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že podíl dovozu společnosti Tesla z Číny na trhu se snížil v důsledku skutečnosti, že výrobní kapacita v Číně byla nízká, podíl dovozu společnosti Tesla na trhu se snížil, protože společnost Tesla otevřela výrobní závod v Německu, a tudíž zásobuje trh Unie z Německa, iv) v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vysvětlila plánované uvedení nových a konkrétních modelů na trh ze strany výrobců v Unii v Číně a dospěla k závěru, že to ve velmi krátkodobém horizontu a v blízké budoucnosti nepovede k významnému zvýšení tržního podílu dovozu souvisejícího s Uníí do Unie, aniž by vysvětlila, jak Komise k tomuto závěru dospěla, zatímco v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení bylo posouzení, že čínští výrobci původního zařízení získají podíly na trhu, provedeno bez uvedení konkrétních modelů, a proto tyto závěry nemohly být vyvozeny z předložených údajů, a tudíž byly vyvozeny svévolně.

- (1070) Bod i) je věcně nesprávný. V 1130. až 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je nejen vysvětleno, že se podíl čínských značek na trhu mezi rokem 2020 a obdobím šetření zvýšil, ale také proč se očekává, že se jejich podíl na trhu v dohledné budoucnosti zvýší.
- (1071) Pokud jde o bod ii), Komise rozsah zvýšení podílu dovozu evropských výrobců původního zařízení na trhu ve srovnání se zvýšením podílu dovozu čínských značek na trhu neignorovala. Pokud však jde o dohlednou budoucnost, jak je vysvětleno v 1136. až 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise dospěla k závěru, že pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Tento závěr potvrdily i údaje po období šetření, z nichž vyplynulo, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí roku 2024 výrazně vzrostl na 14 %, zatímco dovoz od evropských výrobců původního zařízení se snížil, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení.
- (1072) Bod iii) je z faktického hlediska též chybný. V 1137. bodě odůvodnění Komise uvedla, že se neočekává, že by se dovoz společnosti Tesla z Číny výrazně zvýšil, protože volná výrobní kapacita společnosti Tesla je velmi nízká, a nikoli že se snížila. Kromě toho společnost Tesla navzdory existenci své továrny v Německu nadále dováží z Číny dokonce stejný model BEV, jaký vyrábí v Německu.
- (1073) Bod iv) je z faktického hlediska též chybný. Modely čínských značek byly uvedeny v 1126. a 1127. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že na rozdíl od vysokého počtu oznámení od čínských vyvážejících výrobců výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, neoznámili žádné významné plány na dovoz BEV z Číny. Jak je vysvětleno v 1071. bodě odůvodnění tohoto nařízení, tento závěr potvrdily i údaje po období šetření, z nichž vyplynulo, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí roku 2024 výrazně vzrostl na 14 %, zatímco dovoz od evropských výrobců původního zařízení se snížil, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení.
- (1074) Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1075) Pokud jde o společnost Tesla a její výrobu v Německu, po poskytnutí konečných informací sdružení VDA uvedlo, že prognóza společnosti Transport & Environment ukázala, že tržní podíl BEV společnosti Tesla vyráběných v Číně klesl v roce 2023 v důsledku výroby společnosti Tesla v Německu. Vzhledem k tomu sdružení VDA tvrdilo, že úpravy v mezinárodní výrobní síti výrobců mají vliv na mezinárodní dovozní a vývozní toky jejich výrobků a že odpověď Komise tento bod nezohlednila.
- (1076) Komise nezpochybnila skutečnost, že úpravy v mezinárodní výrobní síti výrobců měly vliv na mezinárodní dovozní a vývozní toky jejich výrobků. Kromě toho sdružení VDA nevysvětlilo, jaké konkrétní závěry by měly být z tohoto obecného předpokladu pro daný případ vyvozeny, a neobjasnilo, který bod byl v odpovědi Komise opomenut. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (1077) Kromě toho sdružení VDA po poskytnutí prozatímních informací tvrdilo, že výroba německých výrobců BEV se mezi lety 2020 a 2023 zvýšila a že perspektiva evropských výrobců, kteří si vybudovali výrobu BEV, aby zásobovali trh Unie, byla ve zjištěních ignorována, ačkoli ve skutečnosti vedla k vývoji podílů na trhu.
- (1078) Toto tvrzení je neopodstatněné. Skutečnost, že výrobci v Unii vybudovali výrobní zařízení BEV, aby zásobovali trh Unie, jim nezaručovala prodej na trhu Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1079) Sdružení VDA po poskytnutí prozatímních informací dále uvedlo, že podíly čínských společností na trhu jsou příliš malé na to, aby způsobily jakoukoli újmu nebo hrozbu újmy.
- (1080) Komise se nedomnívala, že podíl na trhu ve výši 7,3 % je malý, zejména vzhledem k tomu, že tento podíl na trhu byl získán ve velmi krátkém časovém období, jak ukazuje tabulka 12a prozatímního nařízení. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise dospěla k závěru, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Tento závěr potvrdily údaje po období šetření, z nichž vyplynulo, že ve druhém čtvrtletí roku 2024 se podíl čínských značek na trhu výrazně zvýšil na 14,1 %, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1081) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA rovněž tvrdilo, že Komise vyvodila závěry o budoucím vývoji podílů na trhu na základě dřívějších podílů na trhu, což bylo spekulativní a nedostatečně zohledňovalo budoucí modelové řady a mezinárodní výrobní sítě (evropských) výrobců.
- (1082) Rovněž toto tvrzení je neopodstatněné. Jak je vysvětleno v 1022. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise v prozatímním nařízení nedospěla k závěru, že dovoz z Číny a jeho podíl na trhu se na základě minulých trendů zvýší. Komise ve skutečnosti dospěla k závěru, že dovoz z Číny by se zvýšil, po posouzení několika faktorů a uvedla pravděpodobnost dalšího podstatného zvýšení dovozu v 1113. až 1118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, atraktivitu výrobního odvětví Unie v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a pravděpodobný vývoj tržních podílů čínského dovozu na trhu Unie v 1130. až 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v 1138. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že je pravděpodobné, že v dohledné budoucnosti pravděpodobně dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek, a to na základě posouzení vysokého počtu oznámení od čínských vyvážejících výrobců týkajících se uvedení nových modelů BEV na trh Unie, jak je vysvětleno v 1126. a 1127. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, zatímco výrobci původního zařízení se spalovacím motorem v Unii, kteří přecházejí na výrobu BEV, neoznámili žádné významné plány na dovoz BEV z Číny a většina z nich měla jeden model nebo značku BEV, který se dováží z Číny ve výrazně nižších objemech ve srovnání s jejich výrobou v Unii. Kromě toho zásoby čínských BEV v Unii, jak je stanoveno v 1157. až 1159. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, jsou relevantním ukazatelem budoucího tlaku vyvíjeného čínskými BEV na výrobní odvětví Unie, neboť tato množství jsou zjevně určena především k prodeji na trhu Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1083) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA rovněž tvrdilo, že v nadcházejících letech projde trh BEV v Unii významnými změnami, neboť několik výrobců v Unii zavede cenově dostupnější modely BEV, což bude vyvíjet další tlak na podíl čínského dovozu do Unie na trhu.
- (1084) Podobné tvrzení uvedla společnost 24, přičemž bylo shrnuto v 1165. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a řešeno v 1166. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Zatímco výrobní odvětví Unie má tedy 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. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1085) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA tvrdilo, že podíl čínských značek na trhu se v dohledné budoucnosti výrazně nezvýší, neboť podle S&P (Autoinsight) se podíl čínských výrobců na celkovém trhu s osobními automobily v Evropě v roce 2030 ustálí v rozmezí 5 až 10 %.
- (1086) Komise uvedla, že hrozba újmy musí být bezprostřední, a proto se ve své analýze domnívala, že „dohledná budoucnost“ je dřívejší období než rok 2030. Komise zkoumala předvídatelný vývoj v letech 2025–2026. Z údajů po období šetření dále vyplývá, že podíl čínských značkových BEV na trhu se ve druhém čtvrtletí roku 2024 výrazně zvýšil a dosáhl 14 %, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1087) Po poskytnutí konečných informací a s odkazem na 1072., 1085. a 1086. bod odůvodnění tohoto nařízení sdružení VDA tvrdilo, že Komise neprokázala, že se újma v budoucnu projeví.
- (1088) Komise připomněla, že příslušnou právní normou není prokazovat, že se újma projeví. Právní normou je prokázat existenci hrozby újmy a tato norma byla splněna. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1089) Sdružení VDA navíc považovalo za nejasné, proč Komise použila prognózy společnosti Transport & Environment namísto prognóz společnosti S&P Data Mobility. Sdružení VDA zejména zpochybnilo, zda je metodika použitá v prognóze společnosti Transport & Environment, která předpokládá lineární růst podílů čínských výrobců na trhu, vhodná a proč byla použita ke stanovení budoucích hrozeb. Sdružení VDA navíc uvedlo, že podle prognózy společnosti GlobalData nazvané Global Hybrid and Electric Vehicle Forecast by čínští výrobci dosáhli v roce 2027 podílu na evropském trhu BEV ve výši 6 %, a v roce 2027 by tak zůstali výrazně pod úrovní 20 %.
- (1090) Komise nemá přístup k odhadu společnosti S&P Mobility ani společnosti GlobalData týkajícího se podílů na trhu a ani sdružení VDA takové údaje nepředložilo. Kromě toho sdružení VDA nevysvětlilo, proč by prognóza společnosti S&P Mobility byla spolehlivější. V každém případě Komise poznamenala, že její posouzení hrozby újmy se neopíralo o prognózu společnosti Transport & Environment. Jak je vysvětleno v 1082. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise dospěla k závěrům po posouzení několika faktorů naznačujících pravděpodobnost dalšího podstatného zvýšení dovozu. Pokud jde o odkaz sdružení VDA na zprávu společnosti GlobalData, Komise uvedla, že vzhledem k vysokému počtu čínských výrobců není jasné, jak by každý z nich mohl dosáhnout 6 % podílu na trhu, zatímco jejich celkový podíl na trhu by zůstal pod 20 %. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1091) S odkazem na 1126., 1127. a 1129. bod odůvodnění prozatímního nařízení sdružení VDA rovněž tvrdilo, že oznámení o uvedení výrobku na trh nepředstavovalo hrozbu újmy, a to i proto, že se někdy příslušné plány plně neuskutečnily, a v tomto ohledu poskytlo několik příkladů.
- (1092) Komise uvedla, že ačkoli oznámení sama o sobě nepředstavují hrozbu újmy, jedná se o relevantní faktor, který je třeba při posuzování hrozby újmy vzít v úvahu. V tomto případě, i když se ne všechna oznámení čínských výrobců uskutečnila v plné míře, celkově vykazují jasný trend ke značnému rozšíření jejich přítomnosti na trhu Unie, a to jak z hlediska zeměpisného rozsahu, tak z hlediska definice výrobku. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1093) V neposlední řadě sdružení VDA odkázalo na 1122. bod odůvodnění prozatímního nařízení, který popisuje cenové rozdíly mezi čínským trhem a trhem Unie pro BEV vyrobená v Číně. Sdružení VDA se domnívalo, že tyto rozdíly nejsou neobvyklé, a zpochybnilo jejich význam pro posouzení hrozby újmy. Sdružení VDA navíc tvrdilo, že modely, jež Komise uvedla jako příklady, mají na trhu Unie objem menší než 30 000 kusů a očekává se, že získají velmi malý podíl na trhu, a proto nemohou výrobnímu odvětví Unie způsobit újmu.

- (1094) Komise nezpochybnila, že u mnoha výrobků jsou cenové rozdíly mezi vnitrostátními trhy běžné a lze je vysvětlit mnoha faktory. Jak je vysvětleno na konci 1122. bodu odůvodnění prozatímního nařízení, tyto cenové rozdíly a trendy naznačují vysokou atraktivitu trhu Unie pro čínské výrobce BEV. Rozdíly v cenách a související rozdíly v zisku poskytují čínským výrobcům BEV silné pobídky k rozšíření jejich přítomnosti na trhu Unie. Komise rovněž objasnila, že hrozba újmy pro výrobní odvětví Unie, pro kterou je atraktivita trhu Unie jedním z relevantních faktorů, nevzešla pouze od modelů, jež byly použity jako příklady, ale od čínského dovozu jako celku. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1095) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 tvrdila, že nesouhlasí s odhady společnosti Transport & Environment týkajícími se tržního podílu čínských značek uvedenými v 1128. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a že společnost S&P Global Mobility očekává, že na třech největších trzích v Unii budou mít čínské značky do roku 2030 podíl na trhu ve výši 10 %.
- (1096) Jak je uvedeno v 1086. bodě odůvodnění, časový rámec posuzovaný v případě hrozby újmy je dřívější než rok 2030, tj. 2025–2026. Kromě toho, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení, podíl čínských značek na trhu již ve druhém čtvrtletí roku 2024 dosáhl 14,1 %. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1097) Závěry uvedené v 1130. až 1134. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

5.3.3. Dostatečná volně dostupná kapacita a absorpční kapacita trhů třetích zemí

a) Kapacita, volná kapacita a výroba v Číně

- (1098) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že údaje o celkové čínské kapacitě BEV a volné kapacitě vypočtené Komisí, jak je popsáno v 1140. až 1143. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nebyly přesné i) jelikož údaje o objemu výroby vykázané sdružením CAAM, z nichž Komise vycházela, měly mnohem širší pokrytí, neboť se týkaly všech bateriových elektrických vozidel a zahrnovaly výrobky nezahrnuté do definice výrobku tohoto šetření, jako jsou užitková vozidla, dodávková vozidla pro přepravu zboží atd. a dodávková vozidla s kapacitou vyšší než devět osob, a ii) z důvodu administrativní chyby a použití nesprávného údaje o výrobě sdružení CAAM v období šetření.
- (1099) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Komise použila údaje týkající se výroby BEV, pokud jde o osobní vozidla. Údaje o výrobě užitkových vozidel vykazuje sdružení CAAM samostatně a Komise tyto údaje nepoužila. Kromě toho neexistují žádné důkazy o tom, že údaje týkající se BEV pro osobní vozidla zahrnují dodávková vozidla pro přepravu zboží a dodávková vozidla s kapacitou vyšší než devět osob. Kromě toho Komise znovu zkontrolovala údaje o výrobě BEV vykázané sdružením CAAM za období šetření a potvrdila, že údaje uvedené v tabulce 14 prozatímního nařízení jsou správné. Mimoto nedošlo k administrativní chybě ve výpočtu kapacity a volné kapacity pro období šetření. Potenciální rozdíl, k němuž komora CCCME dospěla, vyplývá ze zaokrouhlení, neboť přesná míra využití kapacity za období šetření činila 63,6 %, zatímco Komise v tabulce 13 prozatímního nařízení vykazovala zaokrouhlenou hodnotu 64 %. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1100) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že metodika Komise a extrapolace údajů a výpočet byly založeny na chybných a nepodložených předpokladech, že a) na čínském trhu působí 100 čínských výrobců BEV a b) výrobní kapacity všech těchto společností se vyvíjely stejným tempem jako u 21 spolupracujících čínských výrobců BEV. Komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že Komise neměla předpokládat, že všichni čínští výrobci elektrických vozidel, na které odkazuje společnost Bloomberg, vyrábějí BEV a že 21 čínských skupin vyvážejících výrobců, kteří v rámci šetření předložili odpověď na výběr vzorku, není reprezentativní. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že k posouzení míry využití kapacity čínských společností by Komise měla použít míru využití kapacity čínských výrobců BEV zařazených do vzorku a společnosti Tesla, kterou Komise ověřila. Toto tvrzení bylo zopakováno i po poskytnutí konečných informací.

- (1101) Jak bylo vysvětleno v 1139. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, čínská vláda neposkytla seznam výrobců BEV v Číně, a proto se Komise musela v tomto ohledu uchýlit k veřejně dostupným informacím. Nicméně to, zda v Číně existuje 100 nebo 50 výrobců BEV, nebylo relevantní, jak je vysvětleno v 1141. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Údaje o výrobě, kapacitě a volné kapacitě založené na informacích poskytnutých spolupracujícími vyvážejícími výrobci byly tedy neúplné, jak potvrdily informace zveřejněné sdružením CAAM. To ukázalo, že celkový objem výroby BEV v Číně činil 5,8 milionu oproti 3,9 milionu, což byl celkový objem výroby čínských vyvážejících výrobců, kteří předložili formulář pro výběr vzorku. Vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici žádné další informace, neměla Komise jinou možnost než předpokládat, že čínští výrobci BEV, kteří se nepřihlásili v rámci šetření, měli stejnou míru využití kapacity jako čínští vyvážející výrobci, kteří se přihlásili za účelem výpočtu celkové kapacity a volné kapacity BEV v Číně. Pokud jde dále o tvrzení komory CCCME a čínské vlády, že by Komise měla použít míru využití kapacity čínských výrobců BEV zařazených do vzorku a společnosti Tesla, a tudíž ignorovat příslušné údaje vykázané vyvážejícími výrobci nezařazenými do vzorku, Komise uvedla, že neexistuje žádné odůvodnění ani objektivní důvod pro zamítnutí údajů dostupných ve spisů a jejich nahrazení odhady. A konečně Komise uvedla, že komora CCCME ani čínská vláda nepředložily přesnější údaje o celkové kapacitě a volné kapacitě BEV v Číně. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1102) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že zjištění Komise, že čínská kapacita vozidel se spalovacím motorem je významná a že by mohla být převedena na výrobu BEV, je pouhým předpokladem. Tvrdily, že Komise založila svůj odhad čínské kapacity vozidel se spalovacím motorem na směsí tiskových zpráv, ačkoli nebyly k dispozici žádné důkazy o tom, že by kapacita vozidel se spalovacím motorem byla převedena na BEV, ani neexistoval žádný důvod se domnívat, že by tomu tak bylo. Komora CCCME a čínská vláda dále uvedly, že velkou část výrobní kapacity BEV v Číně vlastní výrobci v Unii a že ji používají k výrobě BEV pro čínský trh i trh Unie, jakož i pro trhy jiných třetích zemí.
- (1103) V 1142. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise vzhledem k tomu, že nebyl k dispozici žádný jiný spolehlivější zdroj, použila k určení výrobní kapacity v Číně u osobních automobilů využívajících nové zdroje energie a automobilů se spalovacím motorem informace oznámené deníkem China Daily, který převzal informace od Čínského sdružení osobních automobilů, a proto byly tyto informace považovány za dostatečně spolehlivé, zejména vzhledem k tomu, že žádné další informace nebyly k dispozici. Komora CCCME a čínská vláda opět pouze kritizovaly zdroj informací, který Komise použila, ale nepředložily žádné přesnější údaje. Skutečnost, že výroba vozidel se spalovacím motorem mohla být převedena na výrobu BEV, vysvětlili výrobci v Unii během inspekce na místě. Není relevantní, zda čínští vyvážející výrobci nakonec převedou kapacitu z vozidel se spalovacím motorem na BEV, ale zda je takový přechod realisticky proveditelný, což odpovídá skutečnosti. Kromě toho skutečnost, že část výrobní kapacity v Číně vlastní výrobní odvětví Unie, je rovněž irelevantní, neboť současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti, jak je vysvětleno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1104) Komora CCCME a čínská vláda po poskytnutí prozatímních informací dále tvrdily, že při výpočtu volné kapacity se Komise nedomnívala, že i) v odvětví výroby vozidel nemohou výrobci automobilů dosáhnout 100 % využití kapacity např. z důvodu výrobních překážek a omezení dodavatelského řetězce, ii) hlavní výrobci BEV vykazují podle veřejně dostupných údajů téměř 90 % využití kapacity, iii) existuje mnoho regulačních požadavků na prodej v Unii, které brání tomu, aby každý výrobce BEV mohl rovněž prodávat na trhu Unie a každé BEV vyrobené v Číně mohlo být uvedeno na trh Unie, iv) odhadovaná volná kapacita BEV v Číně se snižovala s rostoucí domácí poptávkou, v) několik výrobců ukončilo výrobu / upustilo od výrobních plánů, a proto existovaly jasné ukazatele, že se kapacita snižuje. Kromě toho tyto strany tvrdily, že čínská vláda zavedla přísnější licenční režim pro schvalování regulačními orgány, který měl dopad na společnost, jež chtějí v Číně zahájit novou výrobu elektrických vozidel, a uvedly, že to Komise uznala i v 1143. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

- (1105) Jak je vysvětleno v 1140. a 1141. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise vypočítala míru využití kapacity všech 21 čínských vyvážejících výrobců, kteří předložili formulář pro výběr vzorku, na základě údajů, které předložili. Skutečnost, že někteří výrobci BEV vykazují téměř 90 % využití kapacity, je proto v tomto ohledu irelevantní. Kromě toho Komise nedospěla k závěru, že celá volná kapacita čínských vyvážejících výrobců bude směřovat do Unie, ale pouze na základě informací, jež měla k dispozici, vypočítala potenciální dostupnou volnou kapacitu. Argumenty uvedené v bodech i) a iii) tudíž byly irelevantní. Jak již bylo uvedeno dříve, komora CCCME a čínská vláda kritizovaly zdroje a metodiku, které Komise použila, nepředložily však žádné přesnější nebo vůbec žádné údaje. Pokud jde o bod iv), Komise posoudila domácí poptávku v Číně v 1145. až 1148. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a dospěla k závěru, že domácí trh v Číně nebude schopen absorbovat velkou volnou kapacitu. Na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády tedy Komise nedospěla k závěru, že žádná volná kapacita nebude absorbována domácí poptávkou, ale že dostupná volná kapacita zdaleka převyšuje domácí poptávku v Číně. Pokud jde o bod v), komora CCCME na podporu svých argumentů nepředložila žádné důkazy. Přísnější licenční režim pro schvalování regulačními orgány uvedený v 1143. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je navíc spojen s budoucí kapacitou v Číně, a proto nemohl mít dopad na čínskou kapacitu odhadovanou pro posuzované období. Kromě toho Komise v témže bodě odůvodnění rovněž uvedla, že bez ohledu na přísnější regulační režim v Číně stále vznikají noví výrobci BEV, jako je čínský výrobce chytré spotřební elektroniky Xiaomi, a komora CCCME ani čínská vláda tyto informace nepopřely, což naznačuje, že přísnější pravidla jako taková nebrání tomu, aby se výrobní kapacita v Číně stále zvyšovala. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1106) Komora CCCME a čínská vláda po poskytnutí prozatímních informací navíc tvrdily, že je „ironické a paradoxní“, jak Komise „obviňovala“ čínské vyvážející výrobce z nadměrné kapacity a uváděla hrozbu zvýšeného dovozu z Číny, když ve skutečnosti i) volná kapacita výrobců BEV v Unii je ještě významnější ve srovnání s poptávkou na trhu Unie a vzhledem k tomu, že čínský trh představuje téměř trojnásobek velikosti trhu Unie, ii) volná kapacita v Unii byla v absolutních číslech podobná kapacitě vypočtené Komisí pro Čínu a iii) zatímco volná kapacita v Číně se snižuje, v Unii se zvyšuje.
- (1107) Komise v rámci šetření „neobviňovala“ Čínu z nadměrné kapacity. Při posuzování, zda v rámci současného šetření existuje hrozba újmy, pouze posoudila výrobní kapacitu a volnou kapacitu v Číně v souladu s čl. 8 odst. 8 písm. c) základního nařízení jako právní podmínku. Zjištění nadměrné kapacity v Číně je tedy pouze faktické. Volná kapacita výrobního odvětví Unie je navíc irelevantní pro posouzení hrozby újmy způsobené subvencovaným dovozem BEV z Číny. Podobně byla hrozba zvýšení objemu dovozu z Číny zjištěna na základě skutečností a důkazů shromážděných během tohoto šetření, jak je vysvětleno v oddíle 5.3 prozatímního nařízení a v oddíle 5.3.2 tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1108) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA nesouhlasilo se závěrem Komise uvedeným v prozatímním nařízení, že nadměrná kapacita v Číně bude použita ke zvýšení dovozu do Unie, neboť existence nadměrné kapacity v Číně neznamená, že odběratelé v Unii budou tento dovoz automaticky nakupovat.
- (1109) Toto tvrzení je neopodstatněné. Komise v prozatímním nařízení neuvedla, že existence nadměrné kapacity v Číně znamená, že odběratelé v Unii budou automaticky nakupovat čínské nadměrné kapacity. V 1119. až 1128. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise ve skutečnosti posoudila atraktivitu trhu Unie ve srovnání s jinými potenciálními vývozními trhy pro čínské vyvážející výrobce a v 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení dospěla k závěru, že vzhledem k politice čínské vlády, která podporuje čínské výrobce ve vývozu BEV, k vysoké atraktivitě trhu Unie, obrovskému nadbytku kapacit v Číně, 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. Komise rovněž dospěla k závěru, že tento nárůst dovozu 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. Tento závěr potvrzují i údaje po období šetření, jak je uvedeno výše v oddíle 5.2.1, z nichž vyplývá, že podíl čínských značkových BEV na trhu se ve druhém čtvrtletí roku 2024 výrazně zvýšil a dosáhl 14 %, zatímco podíl dovozu výrobního odvětví Unie na trhu klesá, jak je znázorněno v tabulce 13 tohoto nařízení. Tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1110) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že údaje o výrobě vykázané sdružením CAAM a použité Komisí pro období šetření obsahovaly menší administrativní chybu (tj. výroba činila 5 818 000 BEV, a nikoli 5 836 000 kusů).
- (1111) Komise uvedla, že tato administrativní chyba byla ve skutečnosti na internetových stránkách sdružení CAAM. Objem výroby za období leden až září 2023, který sdružení CAAM vykazalo na agregovaném základě, nebyl v souladu se součtem jednotlivé produkce za měsíc během tohoto období. K nesrovnalosti došlo v srpnu a září. Jelikož Komise nevěděla, které údaje jsou správné, a rozdíl byl v každém případě malý, údaje v tabulce 14 prozatímního nařízení nerevidovala.
- (1112) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME tvrdila, že srovnání prodeje BEV v Číně, které Komise uvedla v tabulce 15 tohoto nařízení, a celkové výroby BEV uvedené v tabulce 14 prozatímního nařízení ukázalo, že v každém roce období šetření byly zásoby omezené nebo nebyly žádné a celá čínská výroba BEV se prodávala. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že to rovněž naznačuje, že v období šetření nemohla podle výpočtu Komise existovat volná kapacita 3,2 milionu BEV.
- (1113) Komise netvrdila, že v Číně existují zásoby BEV. Kromě toho na rozdíl od tvrzení komory CCCME a čínské vlády se volná kapacita vypočítá jako rozdíl mezi výrobní kapacitou a výrobou a nemá nic společného se zásobami. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1114) Závěry uvedené v 1139. až 1144. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

b) Poptávka v Číně

- (1115) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že údaje týkající se celkové poptávky po BEV v Číně, na které se Komise odvolává v prozatímním nařízení, byly podhodnoceny, a v tomto ohledu poskytly údaje o spotřebě BEV v Číně uvedené společností PwC ⁽¹⁴⁶⁾.
- (1116) V dotazníku pro čínskou vládu požádala Komise čínskou vládu, aby poskytla údaje o registracích BEV v Číně. Čínská vláda však v tomto ohledu nepředložila žádné údaje a tvrdila, že takové údaje nemá. Komise proto hledala jiné zdroje pro určení registrací BEV / poptávky po BEV v Číně během posuzovaného období, jak je uvedeno ve 1145. a 1146. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Na tomto základě založila Komise svou analýzu na veřejně dostupných ověřitelných zdrojích, včetně sdružení CAAM.
- (1117) Komise uvedla, že zpráva společnosti PwC neobsahuje žádný odkaz na to, že údaje o BEV se týkají pouze osobních automobilů. Společnost PwC na žádost Komise potvrdila, že vykazované údaje zahrnují jak osobní, tak užitková vozidla ⁽¹⁴⁷⁾. Na základě těchto informací porovnála Komise údaje vykázané sdružením CAAM a čínskou vládou týkající se prodeje osobních automobilů a užitkových vozidel s údaji uvedenými ve zprávě společnosti PwC. V důsledku toho existuje v letech 2020–2022 pouze malý rozdíl mezi údaji vykázanými společností PwC a celkovým prodejem BEV (osobních automobilů a užitkových vozidel), jak je uvedeno v tabulce 14 níže. Komise dále uvedla, že za období šetření komora CCCME a čínská vláda vykazaly údaje za rok 2023, které byly považovány za zavádějící, neboť období šetření trvalo od října 2022 do září 2023. Přesnou částku za období šetření pro registrace navíc nelze vypočítat na základě údajů vykázaných společností PwC.

⁽¹⁴⁶⁾ <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html>.

⁽¹⁴⁷⁾ t24.007106.

- (1118) Komise se proto při svém prozatímním určení mohla přiměřeně spolehnout na údaje, které mělo sdružení CAAM k dispozici.

Tabulka 14

Prodej BEV v Číně

	2020	2021	2022	Období šetření
Prodej osobních automobilů BEV vykázaný sdružením CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Prodej užitkových vozidel BEV vykázaný sdružením CAAM	116 000	182 000	331 000	410 000
Celkem	1 116 000	2 916 000	5 364 000	6 264 000
Registrace BEV vykázané společností PWC	1 065 557	2 901 000	5 351 000	Nepoužije se

- (1119) Avšak vzhledem k tomu, že nejsou k dispozici žádné další spolehlivější dostupné informace, nahradila Komise údaje v tabulce 15 prozatímního nařízení údaji v tabulce 15 níže, v nichž vypočítala poptávku po BEV v Číně na základě prodeje osobních automobilů BEV vykázaného sdružením CAAM a dovozu BEV, neboť se domnívala, že to poskytuje přesnější obraz poptávky v Číně. Vzhledem k tomu, že nebylo jasné, zda prodej BEV vykázaný sdružením CAAM nezahrnuje vývoz BEV, Komise s cílem zabránit jakémukoli nadhodnocení poptávky v Číně rovněž vypočítala poptávku po BEV v Číně na základě prodeje osobních automobilů BEV vykázaného sdružením CAAM a dovozu BEV a odečte objem vývozu.

Tabulka 15

Poptávka po BEV v Číně

kusy	2020	2021	2022	Období šetření
Prodej osobních automobilů BEV vykázaný sdružením CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Dovoz BEV	8 201	2 215	3 499	13 930
Celkový prodej (poptávka)	1 008 201	2 736 215	5 036 499	5 867 000
Vývoz BEV	33 731	171 822	328 391	486 550
Prodej bez vývozu (poptávka)	974 470	2 564 393	4 708 108	5 380 450

Zdroj: CAAM a GTA (kód HS 8703 80)

- (1120) Poptávka po BEV v Číně v období šetření byla proto odhadnuta na 5,4 až 5,9 milionu BEV.

- (1121) Z toho vyplývá, že první věta v 1148. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se nahrazuje níže uvedeným bodem odůvodnění.
- (1122) Nárůst trhu s BEV v Číně o 20 % v roce 2024 představuje 6,5 milionu až 7,0 milionu BEV ve srovnání s kapacitou více než 9 milionů BEV.
- (1123) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že čínský trh BEV byl v absolutních číslech mnohem větší než trh Unie a tempo růstu bylo rovněž výrazně vyšší než tempo růstu na trhu Unie, což Komise ve svých předběžných závěrech nezohlednila. Podle komory CCCME a čínské vlády Komise rovněž nezohlednila očekávanou míru růstu v Číně. Tyto strany proto tvrdily, že z obchodního hlediska je čínský trh pro čínské výrobce BEV mnohem atraktivnější a mnohem důležitější. Toto tvrzení bylo po poskytnutí konečných informací zopakováno.
- (1124) Komise v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení podrobně popsala, proč se domnívala, že trh Unie je pro čínské vývozce atraktivní. Tato zjištění byla potvrzena v 1045. až 1060. bodě odůvodnění tohoto nařízení. V této souvislosti je irrelevantní, zda je čínský trh větší než trh Unie z hlediska velikosti, protože bylo prokázáno, že navzdory této skutečnosti nadměrná kapacita v Číně značně převyšuje (očekávanou) domácí poptávku a volné kapacity budou pravděpodobně z velké části směřovány na trh Unie. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1125) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise neposoudila očekávaný růst čínské domácí poptávky, přestože byla povinna provést výhledovou analýzu. Toto tvrzení bylo po poskytnutí konečných informací zopakováno.
- (1126) Toto tvrzení bylo z faktického hlediska chybné. V 1146. a 1148. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise odhadla, že poptávka po BEV v Číně se v roce 2024 zvýší o 20 %.
- (1127) Závěry uvedené v 1145. až 1148. bodě odůvodnění prozatímního nařízení v podobě revidované 1119. až 1122. bodem odůvodnění tohoto nařízení byly tudíž potvrzeny.

c) Vývoz z Číny a dostupnost dalších vývozních trhů

- (1128) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že celkový objem vývozu Číny a objem vývozu do Unie, jež Komise uvedla v tabulce 16 prozatímního nařízení, byly nadhodnoceny. Uvedly nižší údaje a tvrdily, že zdrojem těchto údajů jsou čínské celní statistiky, které jsou údajně přesnější než databáze GTA, zdroj používaný Komisí.
- (1129) Jak je vysvětleno v 737. bodě odůvodnění tohoto nařízení, čínská vláda ve své odpovědi na dotazník předložila velmi podobné údaje o vývozu, jaké použila Komise v tabulce 16 prozatímního nařízení. Proto nebylo jasné, proč čínská vláda tyto údaje zpochybňuje. Komise dále uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, který čínský kód výrobku u poskytnutých údajů použily. Je třeba poznamenat, že rovněž databáze GTA jako zdroj používá údaje z čínské celní statistiky. Jak je uvedeno v 738. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise při získávání údajů o vývozu z databáze GTA použila kód HS 8703 80. Při srovnání údajů předložených komorou CCCME a čínskou vládou se skutečnými čínskými BEV, která byla prodána a registrována, uvedenými v tabulce 2b prozatímního nařízení, lze navíc pozorovat, že počet registrovaných čínských BEV na základě údajů agentury EEA a společnosti S&P Global Mobility byl vždy výrazně vyšší než počet dovezených BEV, což naznačuje, že objem čínských BEV vyvážených do Unie, jak jej uvedla komora CCCME a čínská vláda, byl výrazně podhodnocený.

Tabulka 16

Čínský vývoz do Unie vs. registrovaná BEV dovezená z Číny

	2020	2021	2022	Období šetření
Čínský vývoz do EU vykázaný komorou CCCME	16 930	66 079	200 096	296 637
Registrovaná čínská BEV vykázaná v tabulce 2b prozatímního nařízení	18 934	132 768	246 090	346 345
rozdíl	12 %	101 %	23 %	17 %

(1130) Závěry uvedené v 1149. až 1152. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

d) Závěr

(1131) Potvrzují se závěry uvedené v 1153. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

5.3.4. Cenová hladina dovozu subvencovaných výrobků

(1132) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že i) Komise neposuzovala ceny vlastního dovozu bez ohledu na jejich význam v celkovém dovozu BEV z Číny v celém posuzovaném období, ii) Komise dospěla k nesprávnému a nereprezentativnímu zjištění cenového podbízení za jeden rok posuzovaného období, tj. v období šetření na základě údajů od výrobců BEV čínských značek zařazených do vzorku a analýza stlačování cen byla založena na srovnání s převodními cenami dovozu čínských BEV a na jiné obchodní úrovni, iii) jelikož Komise zjistila, že ceny BEV na trhu Unie jsou ovlivněny konkurenty na trhu a vedoucí značky a modely na trhu Unie jsou značky a modely vyráběné výrobci v Unii, z čehož vyplývá, že ceny BEV čínských značek byly ovlivněny cenami jejich konkurentů u hlavních modelů, a nikoli naopak, iv) nebylo provedeno žádné posouzení budoucích cen dovozu čínských BEV a prodeje výrobního odvětví Unie ani posouzení vývoje nákladů výrobního odvětví Unie, a tudíž neexistoval žádný základ pro budoucí prognózy v tomto ohledu.

(1133) Pokud jde o bod i), jak bylo vysvětleno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti. Pokud jde o bod ii), připomínkami ohledně cenového podbízení a stlačování cen se již zabýval 764. až 811. bod odůvodnění tohoto nařízení. Pokud jde o bod iii), je třeba připomenout, že dovoz čínských BEV se v období šetření podbízel prodejním cenám BEV výrobního odvětví Unie v průměru o 12,7 %, jak je uvedeno ve 1029. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. A pokud jde o bod iv), při určování cenového podbízení a stlačení cen během období šetření takové právní požadavky neexistovaly. Co se týče budoucího vývoje dovozu, Komise posoudila všechna kritéria stanovená v čl. 8 odst. 8 základního nařízení, což je platná právní norma. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(1134) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že šetření zjistilo, že neexistují žádné údaje o cenách dovozu čínských BEV na úrovni srovnatelné s cenami výrobců BEV v Unii za každý rok posuzovaného období, aby bylo možné dospět ke zjištění i) nízkých cen dovozu čínských BEV během celého posuzovaného období, a ii) že nízké ceny tohoto dovozu jim během posuzovaného období umožnily převzít od výrobců v Unii podíl na trhu. Komora CCCME proto tvrdila, že pouze na tomto základě nebylo posouzení hrozby újmy provedené Komisí v souladu s čl. 15 odst. 1, čl. 15 odst. 2 a čl. 15 odst. 7 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních.

- (1135) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak je vysvětleno v 793. bodě odůvodnění tohoto nařízení, za účelem analýzy cenových účinků provedla Komise dvě alternativní posouzení cenových účinků, a to i) cenového podbízení a ii) stlačování cen (konkrétně dovoz brání výrobnímu odvětví Unie zvýšit prodejní cenu, což vede ke ztrátě ziskovosti). Cenové podbízení bylo stanoveno pro období šetření a vykazovalo podbízení ve výši nejméně 12,7 %.
- (1136) Stlačování cen bylo posouzeno pro celé posuzované období, jak je uvedeno v 1033. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Vývoj prodejních cen a jednotkových výrobních nákladů v Unii během posuzovaného období v tabulce 7 prozatímního nařízení prokázal významné stlačení cen. Výrobní odvětví Unie nebylo schopno zvýšit své ceny tak, aby pokrylo své náklady. To znamená, že výrobní odvětví Unie utrpělo v posuzovaném období finanční ztráty z prodeje BEV. Kromě toho, jak je vysvětleno v 1080. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, trh BEV je vysoce konkurenčním a rychle se vyvíjejícím trhem s velmi transparentními cenami, což činí trh BEV velmi citlivým na cenu. Levná BEV z Číny proto byla schopna vyvíjet značný cenový tlak na prodej výrobního odvětví Unie. Bez dovozu z Číny by výrobní odvětví Unie bylo schopno více vyrábět a prodávat na trhu Unie a pokrýt fixní náklady, a tudíž snížit jednotkové výrobní náklady BEV, a snížit tak své finanční ztráty, nebo se dokonce stát ziskovým. Tento cenový tlak se ještě zhoršil v období šetření, kdy byl podíl čínských BEV na trhu nejvyšší a finanční ztráty výrobního odvětví Unie začaly růst, což zvrátilo pozitivní vývoj, k němuž došlo v období 2020 a 2022. Ztráty výrobního odvětví Unie se po období šetření dále zvýšily. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1137) Závěry uvedené v 1154. až 1156. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

5.3.5. Stav zásob

- (1138) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že posouzení zásob provedené Komisí nepostačovalo k vyvození závěru, že bezprostředně hrozí podstatné zvýšení dovozu a podstatná újma, neboť i) Komise neposoudila zásoby v Číně, které by mohly být vyvezeny do Unie, a jelikož zásoby vyvážejících výrobců zařazených do vzorku již byly v Unii a byly zohledněny v objemu dovozu, nemohly být započítány dvakrát, ii) tiskové zprávy o vysokých zásobách některých čínských značek BEV byly založeny na zvěstech, nebyly skutečnými důkazy od celních orgánů, a Komise proto měla tento aspekt zkontrolovat u celních orgánů dotčených členských států EU, iii) Komise neposkytla odůvodněné vysvětlení ohledně toho, proč se základní obchodní zásada, podle níž jsou BEV obecně vyráběna na objednávku, jež se uplatnila na výrobní odvětví Unie, nevztahovala na čínské výrobce.
- (1139) Za prvé, v prozatímním nařízení dospěla Komise k závěru, že na základě všech prvků vysvětlených v 1106. až 1164. bodě odůvodnění se dovoz z Číny v dohledné budoucnosti výrazně zvýší, a nebyl tedy založen pouze na čínských zásobách BEV v Unii. Za druhé, pokud jde o bod i), jak bylo vysvětleno v 1010. až 1017. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise posoudila jak dovoz z Číny, tak dovoz z Číny, který byl prodán, a tudíž zaregistrován v Unii. Zásoby čínských BEV v Unii jsou proto relevantním ukazatelem budoucího tlaku vyvíjeného čínskými BEV na výrobní odvětví Unie, neboť tato množství jsou zjevně určena především k prodeji na trhu Unie. Za třetí, pokud jde o bod ii), informace z tiskové zprávy nebyly zvěsti, ale informace oznámené novináři, jak je uvedeno v 1158. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Za čtvrté, pokud jde o bod iii), co se týče vysvětlení, proč se základní obchodní zásada, podle níž jsou BEV obecně vyráběna na objednávku a jež se uplatnila na výrobní odvětví Unie, nevztahovala na čínské výrobní odvětví, Komise uvedla, že se jedná o faktickou skutečnost, která je pro výrobní odvětví charakteristická, a proto Komise nemusí vysvětlovat, proč tomu tak bylo. Komise rovněž uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily proti této faktické skutečnosti žádné důkazy. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (1140) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA tvrdilo, že srovnání mezi zásobami čínského dovozu do Unie a nízkými zásobami výrobní odvětví Unie je zavádějící, neboť výrobní odvětví Unie pracuje na základě objednávek, a má proto nižší zásoby, což je charakteristika automobilového trhu Unie, která měla být zohledněna. Rovněž tvrdilo, že skutečnost, že v evropských přístavech existují vysoké zásoby, je jako taková irelevantní, neboť tato množství stále potřebují nalézt kupující.
- (1141) Na rozdíl od toho, co tvrdí sdružení VDA, Komise takové srovnání neprovedla. V 1157. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise uvedla, že zásoby čínských BEV na trhu Unie jsou dostupné k prodeji na trhu Unie. Komise dále odkazuje na své závěry uvedené v 1139. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, podle nichž skutečnost, že byly k dispozici vysoké zásoby, posílila bezprostřední povahu hrozby újmy pro výrobce v Unii. V tomto ohledu je irelevantní, zda pro tyto zásoby byli nalezeni kupující, nebo zda by ještě museli být nalezeni, zejména s ohledem na očekávaný růst trhu s BEV. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1142) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 tvrdila, že pro existenci zásob mohou existovat různé důvody, jako je omezený úspěch na trhu u čínských značek, a že závěry Komise v tomto ohledu jsou proto chybné.
- (1143) Toto tvrzení bylo považováno za spekulativní, neboť nebylo podloženo žádnými dalšími důkazy a nemělo jakoukoli oporu. Komise se rovněž domnívala, že údaje po období šetření ukázaly, že podíl čínských značek na trhu se výrazně zvýšil, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení, a nelze jej proto považovat za nízký. Tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1144) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že během období po období šetření nebyly zásoby čínských vývozců v Unii nadměrné a ve skutečnosti byly extrémně nízké.
- (1145) Komise toto tvrzení zamítla v 973. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (1146) Závěry uvedené v 1157. až 1159. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly tudíž potvrzeny.

5.3.6. Předvídatelnost a bezprostřednost změn okolností

- (1147) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise i) neupřesnila změnu okolností, jež by přivodila stav, v němž by údajné subvencování v budoucnu působilo újmu, ii) neposkytla náležité vysvětlení změny okolností, jež by přivodila stav, v němž by údajné subvencování působilo újmu, která je „zřetelně předvídatelná a bezprostředně hrozící“, a iii) neuvedla, na jakém základě lze újmu považovat za předvídatelnou a bezprostředně hrozící vzhledem k tomu, že většina dovozu představovala vlastní dovoz ze strany výrobců v Unii a Komise nezhlednila očekávaný růst poptávky v Unii, který vylučuje jakýkoli předpoklad, že dojde ke vzniku újmy.
- (1148) Pokud jde o body i) a ii), tato vysvětlení byla uvedena v 1162. a 1163. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o bod iii), jak bylo vysvětleno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, současnému šetření podléhá veškerý dovoz subvencovaných BEV pocházejících z Číny, bez ohledu na vlastnictví dané společnosti. Kromě toho Komise v 1162. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že 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. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1149) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely rovněž tvrdila, že zjištění Komise neukazují na žádnou změnu okolností, která naznačuje opak. V tomto ohledu skupina Geely uvedla, že se Komise v 1169. bodě odůvodnění prozatímního nařízení domnívala, že nastala změna okolností, protože ziskovost, návratnost investic a peněžní tok se v období šetření zhoršily, avšak tato faktická zjištění byla v rozporu se zjištěními Komise uvedenými v 1099. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že ziskovost a návratnost investic vykazovaly během posuzovaného období „pozitivní trendy“.

- (1150) Tabulka 10 prozatímního nařízení jasně ukázala, že mezi lety 2020 a 2022 se rozpětí ziskovosti výrobního odvětví Unie zvýšilo z – 22,3 % na – 8,9 % a poté se v období šetření snížilo na – 10,8 %. Návratnost investic a peněžní tok vykazovaly stejný trend jako ziskové rozpětí, tj. rostoucí trend mezi lety 2020 a 2022 a následné zhoršení v období šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1151) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely rovněž tvrdila, že Komise nevysvětlila, jak mohla zjistit hrozbu újmy a zároveň shledat, že výrobní odvětví Unie vykazovalo během posuzovaného období pozitivní trendy v několika klíčových ukazatelích, jako je ziskovost, návratnost investic, využití kapacit, produktivita, objem prodeje a objem vývozu. Skupina Geely tvrdila, že neexistuje žádný důkaz, který by naznačoval, že se tyto pozitivní trendy v budoucnu zvrátí. Skupina Geely dále tvrdila, že pokud během období šetření nebyla výrobnímu odvětví Unie působena žádná újma, znamená to, že újma není předvídatelná a nehrozí bezprostředně, jestliže důvod pro pozitivní trendy bude během období šetření nadále existovat a po období šetření se pravděpodobně upevní.
- (1152) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. V 996. bodě odůvodnění Komise vysvětlila, že přechod trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV představuje v tomto případě významný faktor, který ovlivňuje řadu ukazatelů týkajících se stavu odvětví. Kromě toho Komise v 1095. až 1099. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že situace výrobního odvětví Unie musí být analyzována v souvislosti s přechodem trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV, a shrnula zjištění, která se týkají spotřeby v Unii, dovozu z Číny a která vyplývají z analýzy ukazatelů újmy. Komise navíc v 1102. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že přechod od 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 svědčila i skutečnost, že navzdory zlepšujícím se trendům u 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. V neposlední řadě Komise v oddíle 5 prozatímního nařízení vysvětlila všechny prvky, které podporují zjištění hrozby újmy podle čl. 8 odst. 8 základního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

5.3.7. Další připomínky

- (1153) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely tvrdila, že Komise nezohlednila důkazy, které prokázaly, že přechod na BEV bude pokračovat a pravděpodobně se zrychlí, a to i ve prospěch výrobců v Unii, v důsledku tržní a regulační dynamiky, jako je zákaz prodeje vozidel se spalovacími motory od roku 2035 a závazné cíle pro urychlení zavádění infrastruktury pro BEV v celé Unii ⁽¹⁴⁸⁾.
- (1154) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. Jak bylo vysvětleno v 996. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, trh Unie přechází z vozidel se spalovacím motorem na BEV, což je v tomto případě významný faktor ovlivňující řadu ukazatelů týkajících se stavu odvětví. Kromě toho bylo v 1009. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětleno, že nárůst počtu registrovaných BEV vyjádřený jako procentní podíl všech registrací osobních vozidel ukazuje na postupný přechod trhu Unie od osobních vozidel se spalovacím motorem na BEV, přičemž v období šetření činil tento podíl 14,6 %, jak ukazuje tabulka 1 prozatímního nařízení. Kromě toho Komise v 1222. a 1223. bodě odůvodnění prozatímního nařízení stanovila dopad Zelené dohody pro Evropu ⁽¹⁴⁹⁾ a cílů pro specifické emise pro všechny nové osobní automobily. Kromě toho Komise ve 1224. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vysvětlila, že cílů pro specifické emise lze dosáhnout zejména prostřednictvím rostoucího podílu elektrických vozidel ve vozovém parku. Výrobní odvětví Unie však nebude schopno vyrábět a prodávat dostatek BEV na trhu Unie kvůli rychlému nárůstu dovozu subvencovaných BEV z Číny prodávaných na trhu Unie za ceny působící újmu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹⁴⁸⁾ 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).

⁽¹⁴⁹⁾ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs.

- (1155) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME, čínská vláda a skupina Geely tvrdily, že Komise nezhlednila podporu – současnou a budoucí – pro odvětví BEV v Unii na úrovni Unie a členských států.
- (1156) Podpora, kterou výrobní odvětví BEV v Unii údajně získává nebo získá v budoucnu, nemá na šetření žádný vliv, neboť není srovnatelná s napadnutelnými subwencemi obdrženými čínskými vyvážejícími výrobci BEV, které představují hrozbu újmy pro výrobní odvětví Unie. Jakákoli podpora obdržená výrobním odvětvím Unie není v žádném případě napadnutelná a zároveň taková podpora nezpůsobuje újmu čínským výrobcům BEV, neboť výrobní odvětví Unie vyváží do Číny pouze velmi malé objemy BEV. Kromě toho, získává-li výrobní odvětví Unie podporu, neznámá to, že by mělo na trhu Unie soutěžit za nespravedlivých podmínek. Subvencovaná čínská BEV prodávána za nízké ceny hrozí způsobit výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu, a tím narušit rovné podmínky na trhu Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1157) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely uvedla, že z prozatímního nařízení vyplývá, že příčinou vnímané hrozby pro výrobní odvětví Unie jsou BEV čínských značek, jako je skupina Geely, avšak Komise zakryla skutečnost, že podíl tohoto dovozu na trhu činil v období šetření pouze 7,3 %, zatímco většinu dovozu z Číny uskutečnili výrobci v Unii a společnost Tesla. Skupina Geely rovněž uvedla, že rozhodnutí výrobců v Unii vytvořit globální dodavatelské řetězce v Číně nemůže odůvodnit zjištění, že tito výrobci v Unii jsou ve zranitelné situaci. Skupina Geely rovněž uvedla, že poskytnutím anonymity výrobcům v Unii Komise tento faktor dále zastínila.
- (1158) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila. V 1135. až 1138. bodě odůvodnění Komise prokázala, že v dohledné budoucnosti dojde k nárůstu tržních podílů zejména čínských značek. Jak je vysvětleno v 1071. bodě odůvodnění tohoto nařízení, tento závěr potvrdily i údaje po období šetření, které ukázaly, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně vzrostl, a to na 14 %, zatímco dovoz od evropských výrobců původního zařízení se snížil, jak ukazuje tabulka 13 tohoto nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1159) Po poskytnutí prozatímních informací společnost NIO tvrdila, že zjištění Komise, že výrobní odvětví Unie je v situaci, kdy hrozí podstatná újma, byla založena na domněnkách a vzdálených možnostech, a nikoli na údajích, neboť i) výrobní odvětví Unie během posuzovaného období výrazně zvýšilo objem výroby, kapacitu a prodej a ii) jediným faktorem vykazujícím negativní trend byl podíl výrobního odvětví Unie na trhu, jenž nebyl dostatečný k prokázání toho, že hrozba této podstatné újmy je bezprostřední.
- (1160) Toto tvrzení je neopodstatněné. Na rozdíl od tvrzení společnosti NIO dospěla Komise v prozatímním nařízení k závěru, že výrobnímu odvětví Unie hrozí podstatná újma, která je zřetelně předvídatelná a bezprostřední, a to na základě všech prvků vysvětlených v oddíle 5 prozatímního nařízení a jak je potvrzeno tímto nařízením. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.4. Závěr

- (1161) Komise proto potvrdila své závěry, že na konci období šetření existovala hrozba zřetelně předvídatelné a bezprostřední újmy pro výrobní odvětví Unie, jak je uvedeno v 1167. až 1169. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

6. PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI

6.1. Posouzení

- (1162) Ve svých prozatímních zjištěních Komise rozlišila a oddělila účinky všech známých činitelů (dovoz z ostatních třetích zemí, vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie, činitele související s poptávkou, konkurenceschopnost výrobního odvětví BEV v Unii, konkurence mezi vozidly 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) na situaci ve výrobním odvětví Unie od účinků subvencovaného dovozu působícího újmu. Komise zjistila, že účinek těchto jiných činitelů neoslabil příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a hrozbou újmy, jednotlivě ani společně.

- (1163) Po shromáždění údajů po období šetření v návaznosti na uložení prozatímních opatření ukazují čtvrtletní údaje týkající se výrobních nákladů a prodejních cen výrobců v Unii ve čtvrtém čtvrtletí 2023 (uvedené v tabulce 10 tohoto nařízení), že se ziskovost výrobního odvětví Unie nadále zhoršovala, jak je vysvětleno v 961. bodě odůvodnění tohoto nařízení, což podporuje prozatímní zjištění Komise.
- (1164) Nejnovější údaje o dovozu z Číny založené na registracích (za čtvrté čtvrtletí 2023 až druhé čtvrtletí 2024) vykazovaly pokračující nárůst, jak je uvedeno v tabulce 7b a vysvětleno v 951. bodě odůvodnění tohoto nařízení, přičemž dovoz čínských značek na základě registrace získal ve druhém čtvrtletí 2024 významný podíl na trhu ve výši 14,1 % oproti 8,5 % v posledním čtvrtletí, na které se vztahuje období šetření (tj. ve třetím čtvrtletí 2023), jak je uvedeno v tabulce 12 tohoto nařízení, a výrobci v Unii nadále trpěli v důsledku nezmírněného stlačování cen ze strany čínských vyvážejících výrobců a pokračujícího pronikání na trh, což výrobcům v Unii bránilo zlepšit jejich ziskovost. Kromě toho skupina SAIC v červenci 2024 použila k propagaci prodeje v Německu velmi agresivní obchodní praktiky: pokud spotřebitel při nákupu bateriového elektrického vozidla MG4 využil hotovostní platbu a současně uzavřel leasingovou smlouvu ⁽¹⁵⁰⁾ na další vozidlo MG4, byla mu poskytnuta sleva ve výši 8 592 EUR.
- (1165) S ohledem na výše uvedené skutečnosti a v souladu s oddílem 6 prozatímního nařízení potvrdila Komise svůj závěr, že čínský subvencovaný dovoz měl negativní dopad na situaci výrobního odvětví Unie a způsoboval výrobnímu odvětví Unie hrozbu podstatné újmy, zatímco jiné činitele nemohly tuto příčinnou souvislost oslabit, jednotlivě ani společně.

6.2. Připomínky zúčastněných stran po poskytnutí prozatímních a konečných informací

- (1166) Po poskytnutí prozatímních informací byly obdrženy připomínky od čínské vlády, komory CCCME, skupiny Geely, skupiny SAIC, společnosti 24 a společnosti NIO. Skupina SAIC obecně nesouhlasila s posouzením Komise, aniž by odkazovala na konkrétní zjištění a poskytla další podrobnosti, odkázala jen na podání komory CCCME, čínské vlády a dalších zúčastněných stran, neboť připomínky v těchto podáních nejsou v rozporu s vlastními argumenty skupiny SAIC předloženými v jiných částech posouzení.
- (1167) Po poskytnutí konečných informací byly obdrženy připomínky od komory CCCME, čínské vlády a společnosti 24.
- (1168) Společnost 24 vznesla rozsáhlé připomínky k příčinné souvislosti hrozby újmy. Tyto připomínky se týkaly níže projednávaných otázek, jako je přístup ke kritickým surovinám a bateriím. Společnost 24 rovněž uvedla cenový tlak ze strany vozidel se spalovacím motorem a účinek omezení nebo postupného ukončení subvencovaných spotřebitelských programů členských států. Tyto připomínky neobsahovaly nové argumenty, a vzhledem k podrobným připomínkám komory CCCME a čínské vlády nejsou na tomto místě zpravidla opakovány. Co se však týče subvencovaných spotřebitelských programů, Komise konstatuje, že jejich omezování nebo postupné ukončování se týká pouze některých členských států a mělo by dopad na všechny společnosti prodávající BEV na trhu Unie, tedy nejen na výrobní odvětví Unie.

6.2.1. Účinek dovozu subvencovaných výrobků

- (1169) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly několik připomínek týkajících se účinků subvencovaného dovozu, které byly učiněny s ohledem na zjištění týkající se újmy, hrozby újmy, stlačení cen a cenového podbízení uvedená v prozatímním nařízení. Tyto námitky byly vyvráceny v příslušném oddíle tohoto nařízení, a proto zde nebudou opakovány.

⁽¹⁵⁰⁾ <https://www.autobild.de/artikel/carwow-mg4-electric-kostenlos-leasen-26258097.html>.

- (1170) Komora CCCME a čínská vláda zopakovaly, že analýza Komise týkající se účinků čínského dovozu je založena na nesprávných závěrech o účincích na objem a ceny a o hrozbě újmy. Podle těchto stran Komise nezkoumala, zda existuje konkurenční překryv mezi čínským dovozem a prodejem výrobního odvětví Unie na trhu Unie a zda mezi nimi existuje zastupitelnost. V této souvislosti odkázaly na Odvolací orgán ve věci Čína – HP-SSST (Japonsko a EU) ⁽¹⁵¹⁾. Dále tvrdily, že analýza příčinných souvislostí byla založena na domněnce dalšího předvídatelného nárůstu čínského dovozu. Dospěly k závěru, že analýza je tudíž nedostatečná a nesplňuje právní normu stanovenou v čl. 15 odst. 5 Dohody o subvencích a vyrovnávacích opatřeních, jakož i v čl. 8 odst. 5 základního nařízení.
- (1171) Pokud jde o účinky na objem a ceny, Komise se uvedenými tvrzeními zabývala v oddílech 4.4.1 a 4.4.2; připomínky těchto stran týkající se hrozby újmy jsou řešeny v oddíle 5 a budoucím pravděpodobným nárůstem čínského dovozu se zabývá 1061. až 1097. bod odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1172) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že rozdíl mezi výrobními náklady a prodejními cenami výrobců v Unii v období šetření neprokazoval stlačení cen.
- (1173) Komise uvedla, že tato zjednodušující připomínka zkreslila zjištění Komise týkající se stlačení cen, která jsou vysvětlena v oddíle 4.4.2 prozatímního nařízení. Tato analýza zahrnuje mnoho dalších aspektů, jako je cenové podbízení, ceny čínských vývozců, objem prodeje a ziskovost výrobního odvětví Unie. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1174) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že z údajů po období šetření nevyplývá, že stlačování cen pokračovalo.
- (1175) Komise poukázala na to, že stlačování cen v době po období šetření není třeba dále zkoumat. Zkoumání údajů po období šetření neprokázalo, že by se výrobní odvětví Unie zlepšovalo. Všechny dostupné údaje, zejména údaje týkající se zvýšeného prodeje BEV vyráběných v Číně poukazovaly na zhoršující se situaci výrobního odvětví Unie, a nikoli na zlepšení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1176) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že příklad týkající se značky MG uvedený v 1164. bodě odůvodnění tohoto nařízení nebyl pro zjištění v tomto případě relevantní, protože souvisel s leasingem.
- (1177) Komise toto tvrzení zamítla, neboť uvedený příklad je smysluplným příkladem agresivních prodejních metod používaných čínskými vyvážejícími výrobci, kterými byl vyvíjen trvalý cenový tlak na výrobní odvětví Unie.

6.2.2. Další činitele

6.2.2.1. Dovoz ze třetích zemí

- (1178) V reakci na tvrzení komory CCCME a čínské vlády uvedené v 730. bodě odůvodnění tohoto nařízení vypočítala Komise rovněž tržní podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na základě skutečné spotřeby za posuzované období, ačkoli na základě těchto podílů na trhu nevyvodila žádné závěry.

⁽¹⁵¹⁾ Zpráva Odvolacího orgánu ve věci Čína – HP-SSST (Japonsko-EU), bod 5.262.

Tabulka 17a

Tržní podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na základě skutečné spotřeby

		2020	2021	2022	Období šetření
Jižní Korea	Tržní podíl	8,7 %	7,3 %	7,0 %	5,8 %
	<i>Index</i>	100	84	80	67
Spojené království	Tržní podíl	5,5 %	2,6 %	4,1 %	2,7 %
	<i>Index</i>	100	47	75	49
Mexiko	Tržní podíl	0 %	1,1 %	1,2 %	0,9 %
	<i>Index</i>	Nepoužije se	100	109	82
Japonsko	Tržní podíl	2,0 %	3,5 %	0,7 %	0,8 %
	<i>Index</i>	100	175	35	40
USA	Tržní podíl	10,0 %	3,9 %	0 %	1,9 %
	<i>Index</i>	100	39	0	19
Ostatní země	Tržní podíl	0 %	0 %	0 %	0 %
	<i>Index</i>	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
Celkem všechny země kromě ČLR	Tržní podíl	26,1 %	18,4 %	12,3 %	12,0 %
	<i>Index</i>	100	70	47	46

(1179) Komise rovněž shromáždila údaje za čtvrté čtvrtletí 2023 a první čtvrtletí 2024 (1. čtvrtletí 2024) o dovozu (objem a ceny) BEV ze třetích zemí a jejich podílu na trhu, které jsou uvedeny v tabulce 17b tohoto nařízení. Aby bylo možné čtvrtletní údaje po období šetření zasadit do souvislostí, uvádí tabulka 17b tohoto nařízení rovněž čtvrtletní údaje za období šetření.

Tabulka 17b

Dovoz ze třetích zemí

Země		Období šetření				Po období šetření		
		4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
Jižní Korea	Množství (kusy)	17 928	22 139	22 777	27 167	23 955	24 093	Nepoužije se
	<i>Index</i>	100	123	127	152	134	134	Nepoužije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	4,2 %	5,9 %	5,3 %	6,5 %	5,5 %	6,7 %	Nepoužije se
	<i>Index</i>	100	141	125	153	132	159	Nepoužije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	4,9 %	5,9 %	6,0 %	6,5 %	5,5 %	4,8 %	4,4 %

Země		Období šetření				Po období šetření		
		4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
	<i>Index</i>	100	120	123	133	112	98	90
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	34 083	35 432	36 597	37 351	39 747	34 482	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	104	107	110	116	101	Nepou- žije se
Spojené království	Množství (kusy)	18 542	23 528	18 457	16 828	20 128	9 813	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	127	100	91	109	53	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	4,4 %	6,3 %	4,3 %	4,0 %	4,7 %	2,7 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	144	98	92	107	63	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	3,5 %	2,7 %	2,4 %	2,3 %	2,9 %	0,6 %	0,3 %
	<i>Index</i>	100	76	68	67	82	18	9
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	26 943	25 448	25 992	26 958	27 454	26 496	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	94	96	100	102	98	Nepou- žije se
Mexiko	Množství (kusy)	5 881	8 361	7 275	9 793	3 326	2 787	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	142	124	167	57	47	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	1,4 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	0,8 %	0,8 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	162	121	169	56	56	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	1,0 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %
	<i>Index</i>	100	78	89	90	90	94	91
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	42 791	42 869	45 536	45 381	42 850	39 595	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	100	106	106	100	93	Nepou- žije se
Japonsko	Množství (kusy)	7 445	4 471	5 355	8 090	7 230	9 539	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	60	72	109	97	128	Nepou- žije se

Země		Období šetření				Po období šetření		
		4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	1,8 %	1,2 %	1,2 %	1,9 %	1,7 %	2,7 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	68	71	110	96	151	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	0,8 %	1,5 %	1,7 %	1,6 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %
	<i>Index</i>	100	186	211	203	153	238	204
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	30 776	31 152	31 081	32 274	32 601	33 421	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	101	101	105	106	109	Nepou- žije se
US	Množství (kusy)	4 683	5 611	8 372	5 238	6 064	5 025	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	120	179	112	129	107	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	1,1 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	136	175	113	127	127	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	0,9 %	2,2 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %	1,3 %	1,0 %
	<i>Index</i>	100	256	281	231	259	151	112
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	67 489	64 954	54 271	56 198	60 428	54 471	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	96	80	83	90	81	Nepou- žije se
Ostatní země	Množství (kusy)	525	350	435	142	137	139	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	67	83	27	26	26	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	76	81	27	26	31	Nepou- žije se

Země		Období šetření				Po období šetření		
		4. čtvrtletí 2022	1. čtvrtletí 2023	2. čtvrtletí 2023	3. čtvrtletí 2023	4. čtvrtletí 2023	1. čtvrtletí 2024	2. čtvrtletí 2024
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
	<i>Index</i>	100	0	0	2	30	40	40
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	34 409	38 407	40 717	57 159	38 287	52 596	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	112	118	166	111	152	Nepou- žije se
Celkem všechny země kromě ČLR	Množství (kusy)	55 004	64 460	62 671	67 258	60 840	51 396	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	117	114	122	111	93	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě zřejmé spotřeby	12,9 %	17,3 %	14,5 %	16,0 %	14,1 %	14,3 %	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	133	112	124	109	110	Nepou- žije se
	Podíl na trhu na základě skutečné spotřeby	13,1 %	9,9 %	11,3 %	13,4 %	13,3 %	10,4 %	9,0 %
	<i>Index</i>	100	76	87	103	102	74	63
	Průměrná cena (v EUR/ kus)	35 007	35 042	36 430	36 819	34 893	32 762	Nepou- žije se
	<i>Index</i>	100	100	104	105	100	94	Nepou- žije se

Zdroj: celní údaje členských států

- (1180) Dovoz z Jižní Koreje se v obou čtvrtletích po období šetření ve srovnání s posledním čtvrtletím, na které se vztahuje období šetření, snížil. Jeho podíl na trhu se v prvním čtvrtletí 2024 oproti poslednímu čtvrtletí, na které se vztahuje období šetření, mírně zvýšil. V prvním čtvrtletí po období šetření byla průměrná dovozní cena z Jižní Koreje vyšší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie, jak je uvedeno v tabulce 10 tohoto nařízení, a vyšší než průměrné dovozní ceny z Číny v obou čtvrtletích po období šetření, jak je uvedeno v tabulce 8 tohoto nařízení.
- (1181) Dovoz ze Spojeného království se v prvním čtvrtletí roku 2024 snížil a dosáhl 2,7 % podílu na trhu. V prvním čtvrtletí po období šetření byla průměrná dovozní cena ze Spojeného království nižší než prodejní ceny výrobního odvětví Unie, jak je uvedeno v tabulce 10 tohoto nařízení, avšak vyšší než průměrné dovozní ceny z Číny v obou čtvrtletích po období šetření, jak je uvedeno v tabulce 8 tohoto nařízení.
- (1182) Dovoz z Mexika se v obou čtvrtletích po období šetření snížil a dosáhl pouze 0,8 % podílu na trhu.
- (1183) Dovoz z Japonska se ve druhém čtvrtletí po období šetření zvýšil a dosáhl 2,7 % podílu na trhu. Průměrná dovozní cena z Japonska byla vyšší než průměrná cena výrobního odvětví Unie v prvním čtvrtletí po období šetření a vyšší než průměrné dovozní ceny z Číny v obou čtvrtletích po období šetření.

- (1184) Dovoz z USA se po období šetření mírně zvýšil a v obou čtvrtletích po období šetření dosáhl 1,4 % podílu na trhu. Průměrná dovozní cena byla výrazně vyšší než průměrná cena výrobního odvětví Unie v prvním čtvrtletí po období šetření a výrazně vyšší než průměrná dovozní cena z Číny v obou čtvrtletích po období šetření.
- (1185) Dovoz ze všech ostatních zemí zůstal po období šetření zanedbatelný.
- (1186) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise ve své analýze příčinných souvislostí řádně neposoudila dovoz ze třetích zemí. Zaprvé, jak již bylo uvedeno v 724. bodě odůvodnění tohoto nařízení, komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise měla vypočítat tržní podíly všech zdrojů dovozu na stejném základě, tj. na základě zřejmé spotřeby.
- (1187) To ve skutečnosti Komise učinila, jelikož dovoz ze třetích zemí byl zkoumán na základě zřejmé spotřeby (tabulka 17b) a čínský dovoz byl zkoumán na stejném základě v tabulce 2a prozatímního nařízení. Kromě toho rychlý nárůst čínského dovozu, jak je uvedeno v tabulce 2b (za použití skutečné spotřeby), vykazuje velmi podobný trend jako tabulka 2a prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1188) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že dovoz z Jižní Koreje a Spojeného království nebyl řádně posouzen, neboť i) mezi rokem 2022 a obdobím šetření se objem dovozu jen ze samotné Jižní Koreje a Spojeného království zvýšil více než dovoz z Číny ve stejném období; ii) dovozní ceny ze Spojeného království byly srovnatelné s cenami dovozu z Číny a byly trvale nižší než ceny výrobního odvětví Unie a nižší než jednotkové náklady výrobního odvětví Unie během posuzovaného období; iii) objem dovozu z Jižní Koreje se během období šetření zvýšil a blížil se objemu dovozu z Číny, zatímco dovozní ceny byly nižší než výrobní náklady výrobců v Unii.
- (1189) Výše uvedené argumenty nemohly zpochybnit zjištění Komise uvedené v 1178. a 1179. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o bod i), Komise uvedla, že nárůst objemu dovozu z Jižní Koreje a Spojeného království během roku 2022 a období šetření zůstal výrazně nižší než nárůst objemu dovozu z Číny, na rozdíl od toho, co uvedly dotčené zúčastněné strany. Pokud jde o bod ii) a jak je uvedeno v 1179. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ačkoli průměrné dovozní ceny byly v letech 2020 a 2022 mírně nižší než průměrná dovozní cena z Číny, v roce 2021 a v období šetření byly ve srovnání s průměrnou čínskou dovozní cenou vyšší. Kromě toho, ačkoli průměrná dovozní cena ze Spojeného království vykazovala celkově klesající tendenci (−4 %), byla tato tendence méně výrazná než u čínského dovozu (−10 %). Tržní podíl dovozu ze Spojeného království se navíc mezi rokem 2022 a obdobím šetření zvýšil pouze o 0,5 procentního bodu (a celkově v posuzovaném období o 1,1 procentního bodu), zatímco čínský podíl na trhu se zvýšil o 2,7 procentního bodu (a celkově během posuzovaného období o 21,1 procentního bodu). Co se týče bodu iii) ohledně dovozu z Jižní Koreje, jeho podíl na trhu klesl z 10,2 % v roce 2020 na 5,5 % v období šetření, zatímco dovozní ceny vykazovaly rostoucí tendenci a byly v průměru vyšší než cena čínského dovozu, jak je uvedeno v 1178. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1190) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise neanalyzovala dopad dovozu ze všech třetích zemí souhrnně, kterýžto pravděpodobně negativně ovlivňuje situaci působící újmu výrobnímu odvětví Unie.
- (1191) Komise uvedla, že není jasné, jakou právní otázku komora CCCME a čínská vláda uplatňují, neboť Komise v prozatímním nařízení nedospěla k závěru, že výrobnímu odvětví Unie byla během období šetření způsobena podstatná újma. Kromě toho Komise při souhrnném posouzení dovozu ze všech ostatních třetích zemí zaznamenala, že jeho podíl na trhu vykazoval mezi rokem 2020 a obdobím šetření klesající tendenci, tj. z 27,3 % na 15,1 % (ačkoli mírně vzrostl o 1,8 procentního bodu v období od roku 2022 do období šetření). Průměrná dovozní cena u tohoto dovozu vykazovala během posuzovaného období rostoucí tendenci (+23 %) a byla výrazně vyšší než průměrná dovozní cena čínského dovozu během období šetření. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

- (1192) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise řádně neoddělila a nerozlišila dopad dovozu ze třetích zemí na výrobní odvětví Unie od účinků údajně subvencovaného dovozu z Číny. Komora CCCME konkrétně tvrdila, že Komise neoddělila a nerozlišila kumulativní dopad dovozu ze všech ostatních třetích zemí na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie. Komora CCCME v tomto ohledu tvrdila, že i) srovnání mezi dovozní cenou z Číny a dovozními cenami ze všech ostatních třetích zemí nebylo objektivní, neboť dovozní ceny z Číny byly převodními cenami, ii) Komise se nezabývala významem kumulativního dopadu dovozu ze všech ostatních třetích zemí na základě toho, že tržní podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí měl mezi rokem 2020 a obdobím šetření klesající tendenci, zatímco údaje poskytnuté v tabulce 17 tohoto nařízení ukazují, že tržní podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí se mezi čtvrtým čtvrtletím 2022 a třetím čtvrtletím 2023 mezičtvrtletně zvýšil, což se časově shodovalo s oslabením tržního podílu a zhoršením ziskovosti výrobců v Unii (ve třetím čtvrtletí 2023, kdy ziskovost výrobního odvětví Unie představovala – 20,5 %, byl tržní podíl Číny v tomto čtvrtletí stabilní, avšak dovoz ze třetích zemí vykazoval tržní podíl ve výši 16 %), iii) v porovnání se začátkem období šetření údaje po období šetření potvrdily pokračování trendu nárůstu dovozu ze všech ostatních třetích zemí, iv) v prvním čtvrtletí 2024 dosáhl tržní podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí 14,3 %, a byl tak mnohem vyšší než tržní podíl dovozu BEV čínských značek ve výši 10,4 %, v) v porovnání se začátkem období šetření údaje po období šetření ukazují, že průměrné ceny dovozu ze všech ostatních třetích zemí klesly o 6 % a sledovaly klesající trend, vi) dovoz ze všech ostatních třetích zemí vzhledem k jeho rostoucímu podílu na trhu a klesajícím cenám pravděpodobně vyvíjel tlak na snižování cen na výrobní odvětví Unie a podíl na trhu získal na úkor výrobního odvětví Unie, vii) tržní podíl po Číně nejvýznamnějšího dovozu, tj. dovozu z Jižní Koreje, vzrostl v době od začátku období šetření do prvního čtvrtletí 2024 o 59 %, dovoz z Jižní Koreje měl podíl na trhu 6 %, zatímco tržní podíl dovozu čínských značek BEV představoval v období šetření 7,3 %, a tedy vzhledem k srovnatelné přítomnosti dovozu z těchto dvou zemí na trhu měla Komise škodlivé účinky dovozu z Jižní Koreje podrobit důkladnější analýze.
- (1193) Pokud jde o bod i), Komise uvedla, že na základě modelů BEV dovážených z ostatních třetích zemí nelze vyloučit, že ceny dovozu ze třetích zemí byly rovněž převodními cenami, a proto bylo srovnání dovozních cen objektivní.
- (1194) Pokud jde o bod ii), připomínky vznesené komorou CCCME a čínskou vládou nevysvětlily ani nedoložily, jaký by měly dopad na příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a hrozbou újmy. Šetření neodhalilo, že dovoz ze třetích zemí představuje hrozbu pro výrobní odvětví Unie, a ani komora CCCME ani čínská vláda takové informace nepředložily. Kromě toho, i když byl podíl čínského dovozu na trhu ve třetím čtvrtletí 2023, kdy ziskovost výrobního odvětví Unie představovala – 20,5 %, „stabilní“, byl podíl čínského dovozu na trhu vyšší než podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na trhu (21 % oproti 16 %), zatímco ceny čínského dovozu (23 887 EUR) byly nižší než dovozní ceny všech ostatních třetích zemí (36 819 EUR). Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1195) Pokud jde o bod iii), Komise s tímto zjednodušeným posouzením nesouhlasila. Ve stejném duchu mohla Komise tvrdit, že ve srovnání s ostatními třemi čtvrtletími období šetření celkový objem dovozu z ostatních třetích zemí v době po období šetření klesal. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1196) Pokud jde o bod iv), uvedené tvrzení není opodstatněné, jelikož komora CCCME měla porovnat podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na trhu s celkovým dovozem z Číny, který činil 25,4 %, a byl tedy vyšší než podíl dovozu ze všech ostatních třetích zemí na trhu.
- (1197) Pokud jde o bod v), jak bylo vysvětleno v 1021. a 1076. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, vážené průměrné ceny byly ovlivněny sortimentem výrobků, a proto by jakékoli snížení nebo zvýšení průměrných cen mělo být posuzováno ve vztahu ke změně sortimentu výrobků. To platí pro čínské dovozní ceny, prodejní ceny v Unii i dovozní ceny z ostatních třetích zemí. Je třeba připomenout, že čínské dovozní ceny se v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání s posledním čtvrtletím roku 2022 rovněž snížily o 8 %.

- (1198) Pokud jde o bod vi), Komise s tímto tvrzením nesouhlasila, neboť podíl dovozu ze třetích zemí na trhu ve skutečnosti čtvrtletně kolísal a nevykazoval žádný jasný rostoucí trend, byl nižší než tržní podíl dovozu z Číny, a zatímco dovozní ceny klesaly, klesala i dovozní cena z Číny, která byla nižší než dovozní ceny z ostatních třetích zemí.
- (1199) Pokud jde o bod vii), podíl dovozu z Jižní Koreje na trhu čtvrtletně kolísal, jak ukazuje tabulka 17b tohoto nařízení, a byl nižší než tržní podíl veškerého dovozu z Číny, a dokonce nižší než tržní podíl čínských BEV. Ve spisu nebyly žádné důkazy o tom, že dovoz z Jižní Koreje představuje hrozbu pro výrobní odvětví Unie a ani komora CCCME takové důkazy nepředložila. Kromě toho byla průměrná dovozní cena z Jižní Koreje čtvrtletně vyšší než prodejní cena výrobního odvětví Unie (viz tabulky 10 a 17 tohoto nařízení). Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1200) Komise tedy na základě výše uvedených skutečností dospěla k závěru, že dovoz z ostatních třetích zemí nepřispívá k hrozbě újmy pro výrobní odvětví Unie.

6.2.2.2. Konkurenceschopnost odvětví BEV v Unii

- (1201) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly své tvrzení uvedené v 1197. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a sice že odvětví BEV v Unii není konkurenceschopné z důvodu nedostatečné vertikální integrace, a namítaly, že prozatímní nařízení se jejich tvrzením náležitě nezabývalo. V tomto ohledu vznesly námitku, že Komise tvrzení nesprávně rozdělila na různé dílčí faktory, a tím se dané otázce vyhnula. Komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že všechny faktory (např. narušení dodavatelského řetězce, vyšší náklady na suroviny atd.) je třeba vnímat v celém rozsahu, a zopakovaly, že nedostatečná vertikální integrace vede k vyšším nákladům na nákup baterií a jiných kritických součástí a že činí výrobce zranitelnějšími vůči narušení dodavatelského řetězce, což zase zvyšuje fixní náklady v důsledku nižších objemů výroby, které nelze posuzovat samostatně. V rozporu s tvrzením Komise uvedeným v 1198. bodě odůvodnění prozatímního nařízení rovněž tvrdily, že skupiny Geely a SAIC jsou vertikálně integrovanými výrobci.
- (1202) Pokud jde o námitku, že Komise rozdělila tvrzení stran o „konkurenceschopnosti výrobního odvětví“ na různé dílčí faktory, komora CCCME a čínská vláda nevysvětlyly, do jaké míry to mohlo odvést pozornost od dané otázky. Komise proto zastává názor, že její přístup k posouzení informací ve spisu týkajících se údajné neefektivnosti a konkurenceschopnosti výrobního odvětví Unie byl dostatečný a korektní. Pokud jde o tvrzení, že i skupiny Geely a SAIC byly vertikálně integrované, šetření ukázalo, že – jak je vysvětleno v 692. bodě odůvodnění prozatímního nařízení – skupina BYD byla jediným vertikálně integrovaným vyvážejícím výrobcem BEV zařazeným do vzorku, který vyrábí baterie LFP pro BEV. Jak je uvedeno v 694. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření navíc ukázalo, že 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“). Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1203) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda zopakovaly tvrzení, že nedostatečnou konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie je třeba posuzovat komplexně, protože tyto faktory (nedostatečná vertikální integrace, vysoké výrobní náklady mimo jiné kvůli vysokým nákladům na baterie, fixním nákladům a nákladům práce a narušení dodavatelského řetězce) jsou vzájemně propojeny a fungují společně. Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že nedostatečná vertikální integrace a skutečnost, že výrobci v Unii pořizovali baterie a suroviny od výrobců, kteří nejsou ve spojení, nejenže přímo přispěly k navýšení výrobních nákladů, ale také omezily schopnost výrobců v Unii zvýšit výrobu a prodej, a výrobní odvětví Unie bylo v důsledku toho náchylnější k narušení dodavatelského řetězce, což ovlivnilo náklady a výrobu.
- (1204) Komise s tímto tvrzením nesouhlasila a uvedla, že je nepodložené a vyvrácené tržní realitou. Komise se domnívala, že ačkoli vertikální integrace může přinášet výhody, může být prospěšné i zaměření se na konkrétní části hodnotového řetězce a získávání dalších vstupů od specializovaných společností. Je tomu tak i proto, že tyto specializované společnosti mohou dosáhnout úspor z množství a rozsahu a zprostředkovat je svým zákazníkům.

Otázka, které výhody převažují (rozhodování „vyrobit nebo koupit“ v průmyslové ekonomice) je jedním z nejsložitějších problémů, jimž čelí výrobní společnosti, přičemž odpověď se může lišit v závislosti na daném podniku, výrobku, modelu a součásti. Komora CCCME a čínská vláda nevysvětlily, jaké jsou jedinečné vlastnosti odvětví BEV, které jiná odvětví nemají, a proč je plná vertikální integrace nezbytná pro přežití. S ohledem na výše uvedené skutečnosti, pokud by argumenty komory CCCME a čínské vlády byly správné, by v jakémkoli odvětví přežily pouze vertikálně integrované společnosti, jejichž efektivita a konkurenceschopnost by byla vyšší, zatímco všechny ostatní by trh opustily. Skutečností je, že ve většině, ne-li ve všech odvětvích, včetně odvětví BEV, a to i čínského odvětví BEV, existují značné rozdíly v úrovni vertikální integrace úspěšných společností. Například společnost Tesla, největší výrobce BEV na světě, využívala a nadále využívá pro dodávky baterií externí společnosti ⁽¹⁵²⁾ ⁽¹⁵³⁾ ⁽¹⁵⁴⁾. Tyto argumenty komory CCCME byly proto zamítnuty.

- (1205) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že investice některých výrobců BEV v Unii do výroby baterií by nekompenzovaly nedostatečnou konkurenceschopnost. Tvrdily, že i kdyby výrobci BEV v Unii svoji výrobní kapacitu baterií zvýšili, byli by i nadále závislí na dovozu surovin, které jsou pro výrobu baterií zapotřebí, tj. niklu, lithia a kobaltu, jakož i dalších komponentů baterií. V tomto ohledu odkázaly na různé veřejné zdroje (jako je zvláštní zpráva Evropského účetního dvora 15/2023 ⁽¹⁵⁵⁾ a zpráva evropské federace Transport & Environment ⁽¹⁵⁶⁾ aj.). Tyto strany dále tvrdily, že závěry Komise uvedené v 1199. bodě odůvodnění prozatímního nařízení ohledně čínských výhod v oblasti dodávek baterií a klíčových surovin nejsou podloženy důkazy a ignorují skutečnost, že rovněž výrobní odvětví Unie dostává subvence na své investice do výroby baterií.
- (1206) Pokud jde o přístup k surovinám a komponentům, Komise nezpochybnila, že tyto faktory jsou výhodami čínských výrobců. Tyto výhody však vznikly subvencováním, jak je vysvětleno v oddíle 3.7.2 prozatímního nařízení. Oddíl 3.7.2 prozatímního nařízení ve skutečnosti poskytuje komplexní důkazy o míře subvencování v souvislosti s dodávkami surovin a součástí v Číně. Komise proto trvá na svém stanovisku, že takové výhody souvisejí spíše s nekalým obchodováním než s běžnými konkurenčními výhodami. Jak je uvedeno v 851. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise navíc měla za to, že komora CCCME a čínská vláda neprokázaly, že přístup k surovinám představuje významné a skutečné omezení pro výrobní kapacitu BEV v Unii, a uvedla, že komora CCCME a čínská vláda se ani nepokusily takové omezení kvantifikovat. Pokud jde o skutečnost, že výrobní odvětví BEV v Unii rovněž obdrželo subvence EU nebo vnitrostátní subvence, Komise konstatuje, že ne všechny subvence jsou napadnutelné a že komora CCCME a čínská vláda neposkytly důkazy o tom, že subvence, které výrobní odvětví Unie získalo na baterie, byly napadnutelné a způsobily čínskému výrobnímu odvětví újmu. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1207) Komora CCCME a čínská vláda s odkazem na 1200. bod odůvodnění prozatímního nařízení tvrdily, že při analýze příčinné souvislosti nebylo relevantní, zda narušení dodavatelského řetězce a další činitele zvyšující náklady na suroviny byly celosvětovými problémy, a tudíž se týkaly nejen výrobců v Unii, jelikož posoudit je třeba dopad těchto činitelů na situaci výrobního odvětví Unie. Skupina Geely rovněž tvrdila, že v letech 2022 a 2023 byly ceny surovin pro výrobu baterií (kobaltu, lithia a niklu) mimořádně vysoké. Kromě toho byla v Unii rovněž vysoká míra inflace (8,83 % v roce 2022 a 6,29 % v roce 2023), zatímco v Číně byla inflace během téhož období mnohem nižší (1,96 % a 0,24 %), z čehož vyplývá, že čínští vyvážející výrobci nebyli těmito činiteli dotčeni stejným způsobem a závěry Komise jsou v tomto ohledu podle tvrzení uvedené skupiny chybné.

⁽¹⁵²⁾ <https://cnevpost.com/2023/06/29/tesla-to-equip-revamped-model-3-catl-m3p-battery-report/>.

⁽¹⁵³⁾ <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis/>.

⁽¹⁵⁴⁾ <https://news.az/news/tesla-supplier-panasonic-energy-set-to-launch-mass-production-of-high-capacity-ev-batteries>.

⁽¹⁵⁵⁾ Evropský účetní dvůr, „Zvláštní zpráva 15/2023: Průmyslová politika EU v oblasti baterií“, 19. června 2023.

⁽¹⁵⁶⁾ Transport & Environment, „Strike a balance: Trade agreements for resilient and responsible supply chains“, 25. června 2023.

- (1208) Komise uvedla, že 1200. bod odůvodnění prozatímního nařízení se zabýval tvrzením, že výrobní odvětví Unie má konkurenční nevýhodu. Z důvodů uvedených v tomto bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že činitele uvedené komorou CCCME a čínskou vládou nepředstavují pro výrobní odvětví Unie zvláštní nevýhodu, přičemž komora CCCME a čínská vláda tento závěr jako takový nezpochybnilly.
- (1209) Pokud jde o tvrzení skupiny Geely, že výrobci v Unii byli v letech 2022 a 2023 ovlivněni mírou inflace více než čínští vyvážející výrobci, nemohlo to jako takové vysvětlit podstatné zvýšení subvencovaného dovozu, který se vyznačoval značným cenovým podbízením ve vztahu k prodejním cenám výrobního odvětví Unie. Podle veřejného zdroje uvedeného skupinou Geely činil rozdíl v míře inflace 6,87 procentního bodu v roce 2022 a 6,06 procentního bodu v roce 2023, což je srovnáváno s rozpětím cenového podbízení zjištěného během období šetření v průměru 12,7 %, jak je uvedeno ve 1029. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1210) Komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že skutečnost, že výrobní odvětví Unie nebylo vertikálně integrováno, jej činila ještě zranitelnějším vůči narušení dodavatelského řetězce, což vedlo k tomu, že výrobci v Unii nebyli schopni zvýšit výrobu, a v důsledku toho vznikly vyšší fixní náklady. Uvedly několik příkladů, kdy byli výrobci v Unii nuceni pozastavit, zpomalit nebo dokonce zastavit výrobu, a odkázaly na veřejná prohlášení jiných výrobců v Unii, v nichž se uznává, že dodavatelské řetězce představují pro odvětví BEV hlavní riziko. Tyto strany rovněž zopakovaly, že na konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie mají negativní dopad i další faktory, jako jsou vysoké náklady na energii, vysoké náklady práce a vysoké náklady na jiné konstrukční části, než jsou baterie.
- (1211) V neposlední řadě komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že další negativní dopad na konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie měly různá uzavření a stávky, a uvedly v tomto ohledu několik článků v tisku. V této souvislosti komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že Komise nezohlednila několik veřejných prohlášení vedoucích pracovníků a organizací zastupujících odvětví BEV v Unii, která potvrzují nedostatečnou konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie.
- (1212) Během šetření byla Komise schopna zjistit příčiny vyšších nákladů na základě informací poskytnutých společnostmi výrobního odvětví Unie zařazenými do vzorku. Hlavní problémy, které způsobily zvýšení nákladů, byly uvedeny v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, ačkoli vývoj jednotkových nákladů na BEV je složitější v důsledku změn v sortimentu výrobků a přechodu z vozidel se spalovacím motorem na BEV. Náklady na suroviny a konstrukční části (včetně baterií) a energii dosáhly vrcholu v roce 2022 a poté se v období šetření náklady na srovnatelné suroviny a baterie ve skutečnosti snížily. Nebylo proto doloženo, jak by vývoj takových nákladů mohl ovlivnit příčinu hrozby újm.
- (1213) Pokud jde o dočasné uzavření závodů, je třeba poznamenat, že skutečnost, že provoz závodů musí být v některých případech dočasně zastaven z důvodu neočekávaného nedostatku určitých surovin nebo v některých případech z důvodu globálních problémů (covid 19, konflikt mezi Izraelem a Hamásem, útoky Hútiů na obchodní plavidla v Rudém moři atd.), ještě neznamená, že výrobní odvětví Unie je méně konkurenceschopné, ale ukazuje na složité prostředí, v němž výrobní odvětví Unie působí.
- (1214) Ačkoli byl tedy nárůst jednotkových nákladů způsoben mnoha faktory, a to i narušením dodávek a do určité míry zvýšenými náklady na suroviny a součásti, neoslabuje to dopad subvencovaného dovozu na výrobní odvětví Unie.
- (1215) Kromě toho nebylo jasné, jakou právní otázku komora CCCME a čínská vláda uplatňují, neboť Komise v prozatímním nařízení nedospěla k závěru, že výrobnímu odvětví Unie byla během období šetření způsobena podstatná újma. Jak je vysvětleno v oddíle 6.2.4 prozatímního nařízení, údajná neefektivnost výrobního odvětví Unie, jak ji vyložily zúčastněné strany, není důležitým faktorem analýzy příčinné souvislosti s hrozbou újm. Komora CCCME a čínská vláda proto nezdůvodnily relevantnost svých tvrzení. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

6.2.2.3. Dovoz výrobního odvětví Unie z Číny

- (1216) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME, čínská vláda a společnost 24 tvrdily, že Komise ve své analýze příčinné souvislosti řádně neposoudila dovoz výrobců původního zařízení v Unii (tzv. „vlastní dovoz“). Toto tvrzení bylo rovněž zopakováno po poskytnutí konečných informací. Komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že by Komise měla analyzovat hospodářskou soutěž jednak mezi tímto vlastním dovozem a jednak BEV vyráběnými v Unii a že vlastní dovoz by měl být zkoumán jako samostatný příčinný faktor. Společnost 24 tvrdila, že vývoz společností, které jsou ve spojení s výrobcí původního zařízení v Unii, není „skutečným cílem“ tohoto šetření a že Komise tuto skutečnost uznala, neboť v prozatímním nařízení uvedla rozpis dovozu podle typu vyvážejících výrobců. Tvrdila, že Komise neměla analyzovat, zda je pravděpodobné, že vývoz čínských výrobců původního zařízení, kteří nejsou ve spojení s výrobcí původního zařízení v Unii, vzroste více než dovoz od společností, které jsou ve spojení s výrobcí původního zařízení v Unii, ale spíše to, zda dovoz čínských výrobců původního zařízení, kteří nejsou ve spojení s výrobcí v Unii, staví výrobní odvětví Unie do situace „zranitelnosti“ a „způsobí výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu, pokud nebude přijato žádné opatření na ochranu obchodu“.
- (1217) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že neexistují žádné důkazy o tom, že by objem dovozu BEV čínských značek vyvíjel nebo mohl vyvíjet tlak na prodej výrobního odvětví BEV v Unii a že čínské značky BEV získaly podíl na trhu na úkor výrobního odvětví BEV v Unii, neboť i) ztráta podílu výrobního odvětví Unie na trhu v Unii se časově shodovala se zvýšením jeho vlastního dovozu z Číny, ii) prodej výrobního odvětví Unie na trhu a tržní podíl vlastního dovozu výrobního odvětví Unie prodáváného v Unii ukázaly, že výrobní odvětví Unie získalo 8,6 % podíl na trhu a v posuzovaném období podíl na trhu neztratilo.
- (1218) Ačkoli komora CCCME a čínská vláda vznesly toto tvrzení v oddíle „Hrozba újmy“, Komise považovala za vhodnější vyvrátit jej v rámci tohoto oddílu.
- (1219) Komise provedla analýzu tzv. vlastního dovozu v 1212. až 1214. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v tabulkách 12a a 12b prozatímního nařízení uvedla rozpis tržních podílů dovozu i) čínských vyvážejících výrobců v souvislosti s přechodem výrobců původního zařízení se spalovacím motorem v Unii na výrobu BEV, ii) společnosti Tesla a iii) veškerého ostatního čínského dovozu (1132. a 1134. bod odůvodnění). Tato analýza by měla být posouzena společně s tabulkou 13 tohoto nařízení. Zaprvé, právní norma týkající se příčinných souvislostí vyžaduje, aby byl veškerý dovoz pocházející z dotčené země posuzován společně. To Komise učinila v oddíle 6.1 prozatímního nařízení. Kromě toho Komise, jak je uvedeno výše, rozdělila čínský dovoz, mimo jiné pomocí tabulek 12a a 12b prozatímního nařízení a tabulky 13 výše, aby určila vývoj profilu čínského dovozu. Komise dospěla k závěru, že význam dovozu čínských značek roste a že prodej na trhu Unie se bude zvyšovat v důsledku dostupnosti zásob a oznámení týkajících se zvýšení dovozu na trh Unie v době po období šetření i dále v nadcházejících letech. Tento závěr potvrdily i údaje z doby po skončení období šetření, které ukázaly, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně vzrostl, a to na 14,1 %, zatímco veškerý ostatní dovoz z Číny se snížil, jak ukazuje tabulka 10 tohoto nařízení. Komise tedy provedla řádnou analýzu tzv. vlastního dovozu a dospěla k závěru, že tento dovoz k hrozbě podstatné újmy pravděpodobně nepřispívá.
- (1220) Pokud jde o konkrétní tvrzení společnosti 24, Komise zopakovala, že rozsah současného šetření zahrnuje všechna BEV pocházející z Číny, a že proto tvrzení, že se nezaměřuje na dovoz od společností ve spojení s výrobcí BEV v Unii, je nesprávné. Je rovněž nesprávné tvrdit, že rozpis v tabulkách 12a a 12b prozatímního nařízení tuto domněnku potvrzuje. Jak je uvedeno v 1131. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, rozpis v tabulkách 12a a 12b, se v tomto ohledu zabýval konkrétním tvrzením komory CCCME, jak je popsáno v 1130. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1221) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že výrobci v odvětví BEV v Unii nadále přesouvají výrobu do Číny, v důsledku čehož nelze vyloučit, že by mohlo dojít / dojde ke zvýšení vlastního dovozu. Odkázaly na článek v tisku ze dne 30. července 2024, v němž společnost Stellantis oznámila, že Leapmotor International, společný podnik společnosti Stellantis a čínského výrobce Leapmotor, odeslal první šarži elektrických vozidel Leapmotor z Číny do Evropy ⁽¹⁵⁷⁾.
- (1222) Komise konstatovala, že tento článek se týkal vývozu modelů C10 SUV a T03, což jsou značky společnosti Leapmotor, a tedy čínské značky, z Číny, a proto nedošlo k přesunu výroby z Unie do Číny, jak uvedla komora CCCME. Pouze to ukazuje, že dovoz BEV z Číny se v blízké budoucnosti zvýší.
- (1223) Všechna tvrzení, že dovoz výrobního odvětví Unie nebyl řádně zohledněn jako příčinná souvislost s hrozbou újmy, byla proto zamítnuta.

6.2.2.4. Hospodářská soutěž v rámci výrobního odvětví Unie

- (1224) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda uvedly, že v rámci výrobního odvětví Unie existuje silná hospodářská soutěž, která pravděpodobně negativně ovlivnila výrobce BEV v Unii, – zvýrazněná pobídkami, jako je francouzský ekologický bonus na elektrická vozidla, – a která zabránila růstu cen ze strany výrobního odvětví Unie. Tvrdily, že Komise měla tento faktor posoudit. Jediným důkazem, který v tomto ohledu komora CCCME a čínská vláda poskytly, bylo několik článků v tisku věnovaných běžné hospodářské soutěži, která existuje na jakémkoli trhu, na němž působí několik výrobců ⁽¹⁵⁸⁾.
- (1225) Komise měla za to, že tato hospodářská soutěž byla založena na zásadách spravedlivého obchodu a neoslabila účinek subvencované hospodářské soutěže ze strany čínského dovozu za ceny, které se výrazně podbízejí cenám výrobců BEV v Unii. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1226) Po poskytnutí konečných informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že ve spisu nic nenasvědčuje tomu, že by Komise při vyvozování závěru ohledně spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci v Unii posuzovala jakékoli důkazy.
- (1227) Komise uvedla, že komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné další důkazy o tom, jak hospodářská soutěž v rámci výrobního odvětví Unie měla nebo mohla mít negativní dopad na výrobce v Unii. Účelem šetření bylo každopádně posoudit, zda je dovoz BEV z Číny subvencovaný, představuje pro výrobní odvětví Unie hrozbu a zda je v zájmu Unie uložit při splnění zákonných podmínek vyrovnávací opatření. Šetřením bylo zjištěno, že zhoršující se situace výrobního odvětví Unie je způsobena nekalou vnější hospodářskou soutěží ze strany subvencovaného čínského dovozu, v jehož důsledku hrozí výrobnímu odvětví Unie podstatná újma. Toto šetření neposuzuje hospodářskou soutěž mezi unijními výrobci na trhu Unie, protože zjištění se týkají výrobního odvětví Unie jako celku. Komora CCCME a čínská vláda nepředložily žádné důkazy o tom, že hospodářská soutěž v rámci výrobního odvětví Unie oslabuje souvislost mezi subvencovaným dovozem z Číny a hrozbou újmy. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.2.5. Nadměrná regulace

- (1228) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda rovněž uvedly, že unijní regulační zátěž negativně ovlivnila odvětví BEV v Unii, zejména proto, že dodržování předpisů vyžaduje značné finanční zdroje. Komora CCCME a čínská vláda citovaly jako důkaz svého tvrzení několik prohlášení výkonných pracovníků Unie. Toto tvrzení zopakovala komora CCCME i po poskytnutí konečných informací.

⁽¹⁵⁷⁾ <https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2024/july/leapmotor-international-ships-the-first-batch-of-leapmotor-electric-vehicles-from-china-to-europe-this-month>.

⁽¹⁵⁸⁾ <https://europe.autonews.com/automakers/bmw-ev-sales-surge-while-mercedes-and-audi-struggle> a <https://electrek.co/2024/07/10/bmw-outpaces-luxury-rivals-porsche-audi-ev-sales-spike-q2/>.

- (1229) Toto tvrzení bylo velmi obecné. Komise měla za to, že jakékoli zvýšení nákladů v souvislosti s otázkami regulace by investiční rozhodnutí výrobního odvětví Unie ovlivnilo jen v minulosti. Nebyly předloženy žádné důkazy o tom, že by v letech následujících po období šetření představoval tento aspekt pro výrobní odvětví Unie hrozbu újmy. I když přechod na elektrifikaci vyžadují právní předpisy, nepředstavuje to samo o sobě pro výrobní odvětví Unie hrozbu ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení, neboť výrobci BEV se musí přizpůsobit stávajícímu regulačnímu rámci stejně jako každé jiné odvětví. Naopak je tento regulační rámec rámcem, v němž se hrozba újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení posuzuje. Kromě toho, zatímco různé předpisy je potřeba nadále dodržovat i po skončení období šetření, komora CCCME a čínská vláda neidentifikovaly žádné nové důležité předpisy, které by mohly výrobnímu odvětví Unie způsobit újmu ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení. Komise naopak zjistila, že životaschopnost odvětví BEV v Unii je ohrožována subvencovaným dovozem. Bez spravedlivých tržních podmínek nebudou výrobci v Unii schopni dosáhnout nezbytných úspor z rozsahu. Toto tvrzení je nepodložené, a bylo proto zamítnuto.

6.2.2.6. Transformace průmyslu

- (1230) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda dále tvrdily, že Komise řádně neposoudila dopad přechodu z vozidel se spalovacím motorem na BEV na hrozbu újmy. Tvrdily, že tato skutečnost bude mít v dohledné budoucnosti dopad na výrobce v Unii.
- (1231) Komora CCCME a čínská vláda rovněž tvrdily, že Komise vyloučila pozitivní trendy u většiny ukazatelů újmy, přičemž ze situace výrobního odvětví Unie vinila čínský dovoz BEV, aniž by tento přechod řádně posoudila. Komise navíc na tento přechod jen poukázala, ale objektivně nezhodnotila jeho dopad na náklady a zisky výrobního odvětví Unie ani to, že může zvyšovat ceny. Tento přechod byl proto považován pouze za faktor zvyšující výrobní odvětví Unie, ale nebyl zohledněn při posuzování dopadu čínského dovozu BEV. Toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly i po poskytnutí konečných informací.
- (1232) Tyto připomínky ignorují a zkreslují analýzu situace výrobního odvětví Unie provedenou Komisí v oddíle 4 prozatímního nařízení. Analýza Komise připustila, že některé ukazatele byly v období šetření pozitivní. Tyto ukazatele proto nebyly „vyloučeny“. Přesněji řečeno, byly uvedeny do správné souvislosti s přechodem z vozidel se spalovacím motorem na BEV a byly zváženy společně se všemi dalšími relevantními činiteli, jako je ztrátová situace a cenový tlak rostoucího množství subvencovaného dovozu z Číny, zejména během období šetření, a potenciální pravděpodobný nárůst po období šetření.
- (1233) Přechod z vozidel se spalovacím motorem na BEV představuje hlavní kontext pro celkovou analýzu hrozby újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie. Tento přechod probíhá a předpokládá se, že bude pokračovat až do roku 2035. Je klíčovým prvkem Zelené dohody Komise pro dosažení cílů v oblasti emisí CO₂. K dosažení souladu s příslušnými právními předpisy a splnění uvedených cílů vypracovali výrobci v Unii podrobné strategie, které zahrnují realizaci rozsáhlých investičních plánů. Tento přechod je proto pro budoucnost výrobního odvětví Unie nezbytný.
- (1234) Kromě toho je přechod trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV součástí regulačního rámce automobilového průmyslu v Unii. Výrobci vozidel v Unii musí tento regulační rámec i další právní předpisy dodržovat. Takový regulační rámec nelze považovat za hrozbu újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení. Naopak se jedná o rámec, v němž se hrozba újmy ve smyslu čl. 8 odst. 8 základního nařízení posuzuje. Bezprostřední hrozbou pro výrobní odvětví Unie ve skutečnosti není samotná transformace, ale subvencovaný čínský dovoz, který dosažení procesu transformace ohrožuje. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.2.7. Nadměrná kapacita výrobního odvětví Unie

- (1235) Po poskytnutí prozatímních informací komora CCCME a čínská vláda tvrdily, že z údajů uvedených v tabulce 4 prozatímního nařízení vyplývá, že výrobní odvětví Unie je zatíženo nadměrnou kapacitou. Toto tvrzení komora CCCME a čínská vláda zopakovaly po poskytnutí konečných informací a dále tvrdily, že Komise neposkytlá žádné důkazy na podporu svého stanoviska, že je dostupná volná kapacita pro výrobu vozidel se spalovacím motorem.
- (1236) Komise konstatovala, jak je uvedeno v 842. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že údaje o výrobní kapacitě byly odhadnuty na základě výrobců v Unii zařazených do vzorku, a zdůrazňuje, že před zvýšením výroby musí být na rostoucím trhu instalována kapacita. Dostupná volná kapacita je z důvodu přechodu z vozidel se spalovacím motorem na BEV do značné míry teoretická, což znamená, že kapacita, která nebyla využita pro výrobu BEV tak, jak bylo plánováno, by byla k dispozici pro výrobu vozidel se spalovacím motorem, místo aby zůstala nevyužita. Kromě toho, jak je uvedeno v 1058. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, někteří výrobci v Unii vyráběli 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. Komise projednala výpočet kapacity s výrobcí v Unii zařazenými do vzorku během inspekci na místě. Kromě toho, jak již bylo uvedeno v 844. bodě odůvodnění tohoto nařízení, vysoká volná kapacita výrobního odvětví Unie je v souladu s přechodem trhu Unie z vozidel se spalovacím motorem na BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.2.2.8. Investiční rozhodnutí odvětví BEV v Unii

- (1237) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že Komise nezohlednila skutečnost, že čínští výrobci již řadu let inovovali a jsou nyní vysoce efektivní, a to na rozdíl od výrobců v Unii, kteří navzdory opožděnému přechodu na BEV dostávají subvence od Unie a jejích členských států. Ačkoli toto tvrzení uvedly v oddíle připomínek týkajícím se zájmu Unie, Komise považovala za vhodnější vyvrátit je v tomto oddíle. Podobně společnost NIO tvrdila, že výrobní odvětví BEV v Unii provádělo v minulosti nesprávná investiční rozhodnutí a že přechod na technologii elektrických vozidel zahájilo teprve nedávno, protože se u něj na rozdíl od čínského odvětví BEV projevil nedostatek dlouhodobého plánování, který negativně ovlivnil jeho situaci.
- (1238) Komise nepochopila relevantnost tohoto srovnání. Skutečnost, že čínští výrobci možná inovovali nebo mohou být efektivní, neznamená, že zjištění o hrozbě újmy nebo zjištění o příčinných souvislostech přestávají platit. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

6.3. Závěr

- (1239) Na základě výše uvedených konečných zjištění byl potvrzen závěr vyvozený v 1218. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7. ZÁJEM UNIE

- (1240) Po poskytnutí prozatímních informací byly obdrženy připomínky týkající se zájmu Unie od čínské vlády, komory CCCME, sdružení CAAM, skupiny SAIC, skupiny Geely, společnosti NIO, společnosti 18, společnosti 24, společnosti 27 a sdružení VDA.
- (1241) Po poskytnutí konečných informací byly obdrženy připomínky týkající se zájmu Unie od čínské vlády, komory CCCME, sdružení CAAM, skupiny Geely, společnosti 22, společnosti 24, společnosti 27, společnosti Polestar a svazu Eurofer.

7.1. Zájem výrobního odvětví Unie

- (1242) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že se Komise nezabývala několika veřejnými prohlášeními mimo jiné výrobců v Unii, jejich sdružení a několika členských států, která prokazují pozitivní výkonnost výrobců v Unii a jejich nesouhlas s vyrovnávacími opatřeními. Čínská vláda a komora CCCME zejména poukázaly na nové modely uváděné výrobci v Unii na trh jako důkaz toho, že výrobci v Unii jsou schopni požadované investice realizovat, jakož i na investice výrobního odvětví Unie do výroby na trzích třetích zemí jako důkaz toho, že výrobci v Unii budou schopni přechod trhu Unie od výroby automobilů se spalovacím motorem na BEV následovat.

- (1243) Úvodem Komise poukázala na to, že svá zjištění založila na faktických důkazech shromážděných během tohoto šetření. Komise se zabývala pouze tvrzeními vznesenými v souvislosti s tímto šetřením. Kromě toho sama Komise v 1047. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že výrobci v Unii každoročně rozšiřují své portfolio BEV a na trh uvádějí nové typy těchto vozidel, a v 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení připomněla některé plánované investice výrobců v Unii. Ačkoli bylo učiněno oznámení ohledně uvedení nových typů BEV na trh a plánovaných investic, jsou tyto výrazně ohroženy, pokud by opatření nebyla uložena, jak je uvedeno ve 1228. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a výrobní odvětví Unie by nemuselo být schopno tyto projekty v budoucnosti realizovat tak, jak bylo oznámeno. Analýza zájmu Unie zahrnuje hodnocení dopadu opatření mimo jiné na výrobce v Unii na trhu Unie a neanalyzuje výkonnost výrobního odvětví Unie na trzích třetích zemí. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1244) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME znovu uvedly tato a další veřejná prohlášení bez dalších argumentů.
- (1245) Komise se proto domnívala, že není nutné se jimi dále zabývat.
- (1246) Po poskytnutí konečných informací mělo sdružení VDA za to, že nad rizikem pro investice výrobního odvětví Unie, pokud by opatření nebyla uložena, převažují jiná převládající rizika, mezi něž patří ztráta přístupu na důležité zahraniční trhy, jako je Čína nebo jiné trhy, které rovněž zvyšují cla na BEV. Sdružení VDA dále tvrdilo, že čínští investoři podporují investice do zvyšování elektromobility a výroby baterií a že jsou i nadále zapotřebí suroviny z Číny.
- (1247) Komise se významem přístupu výrobního odvětví Unie na vývozní trhy v souvislosti s šetřením zabývala v 1310. bodě odůvodnění tohoto nařízení a potřebu zajistit suroviny z Číny projednala v 1293. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Totéž by se mohlo vztahovat na podporu od čínských investorů v Unii, neboť opatření nemají bránit přílivu investic z Číny. Celkově lze říci, že sdružení VDA porovnálo rizika, na něž uložení opatření nemá přímý dopad, s výjimkou jednoho rizika, a sice ztráty investic, které byly v Unii již realizovány nebo jsou zde plánovány, jež mohou vyrovnávací opatření bezprostředně zmírnit. Komise proto s výsledkem posouzení vyváženosti provedeném sdružením VDA nesouhlasila a toto tvrzení zamítla.
- (1248) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME rovněž odkázaly na argumenty, které proti opatřením vznesla společnost 24 a které podle jejich názoru Komise bez řádného posouzení zamítla.
- (1249) Komise uvedla, že se argumenty společnosti 24 týkajícími se zájmu Unie zabývala v 1250. až 1251., 1255. až 1258. a 1266. až 1267. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a že sama společnost 24 ve svých připomínkách k poskytnutí prozatímních informací netvrdila, že její argumenty týkající se zájmu Unie nebyly Komisí náležitě řešeny. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1250) Čínská vláda a komora CCCME dále tvrdily, že výrobní odvětví Unie nebude mít z uložení opatření prospěch, neboť výrobci v Unii uskutečňují dovoz většiny čínských BEV na základě objemu, a že z veřejných oznámení nevyplývá, že se tato situace změní. Konkrétně odkazovaly na veřejné informace o tom, že společnost BMW dováží od roku 2024 BEV značky Mini z Číny, na dohody mezi společností Volkswagen a skupinou SAIC o společném vývoji elektrických vozidel a na společný podnik společností Stellantis a Leapmotor za účelem prodeje BEV značky Leapmotor v Unii. Podle nich Komise tento aspekt nevzala v úvahu, a to i proto, že se nezabývala dovozem společnosti Tesla a že v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že dovoz výrobců původního zařízení v Unii se nezvyší.
- (1251) Komise uvedla, že v rozporu s uvedeným tvrzením se dovozem společnosti Tesla zabývala v 1137. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, přičemž dospěla k závěru, že se neočekává, že by se tento dovoz v budoucnu výrazně zvýšil, jelikož volná kapacita této společnosti je velmi nízká, pokud vůbec existuje. Podobně se Komise v tabulce 12b a v 1135. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zabývala tím, že v posledním čtvrtletí období šetření překonal dovoz čínských značek dovoz výrobců původního zařízení v Unii. Tento nejnovější vývoj je v ostrém kontrastu s veřejnými oznámeními čínských vyvážejících výrobců, a sice že výrobci původního zařízení v Unii uskutečňují významný dovoz. Kromě toho výrobci původního zařízení v Unii neoznámili žádné významné

plány dovozu BEV z Číny, jak je uvedeno v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Veřejná prohlášení uvedená čínskou vládou a komorou CCCME nebyla v rozporu s těmito závěry. Dovoz společnosti BMW pod značkou Mini byl tedy již zohledněn v 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Rovněž nic nenasvědčuje tomu, že by dohoda mezi společností Volkswagen a skupinou SAIC byla zaměřena na vývoz do Unie, a zdroj, z něhož vycházely komora CCCME a čínská vláda, pokud jde o prodej BEV značky Leapmotor společností Stellantis, uvádí, že „Stellantis a Leapmotor, startup v odvětví elektrických vozidel, neposkytly podrobnosti o tom, kde budou elektrická vozidla vyráběna“⁽¹⁵⁹⁾. Tento trend dále potvrzuje rozpis dovozu v době po období šetření, jak je uvedeno v tabulce 13, která ukazuje, že dovoz čínských značek ve druhém čtvrtletí 2024 výrazně vzrostl, a to na 14 %, zatímco veškerý ostatní dovoz se snížil. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1252) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že skutečnost, že v posledním čtvrtletí období šetření dovoz čínských značek převažoval nad dovozem výrobního odvětví Unie, nevyrací skutečnost, že vlastní dovoz výrobního odvětví Unie zůstal značný a během posuzovaného období byl podstatný a představoval většinu dovozu z Číny v době po období šetření. Čínská vláda a komora CCCME navíc poskytly další důkazy o tom, že společný podnik společností Stellantis a Leapmotor vyvážá do Unie, a připomněly, že po období šetření začala vyvážet i společnost Volkswagen (Anhui), což vyvrací zjištění Komise, že dovoz výrobců původních zařízení v Unii z Číny nebude v budoucnu významný.
- (1253) Komise uvedla, že trend dovozu čínských značek popsany v 1251. bodě odůvodnění tohoto nařízení nebyl v rozporu s připomínkami čínské vlády a komory CCCME a nevycházel pouze ze zjištění, že v posledním čtvrtletí období šetření dovoz čínských značek převýšil dovoz výrobců původního zařízení v Unii. Komise v 1251. bodě odůvodnění tohoto nařízení totiž uvedla, že v době po období šetření byl dovoz čínských značek jedinou kategorií dovozu, který trvale rostl, a to ve srovnání s dovozem výrobců původního zařízení v Unii a společnosti Tesla, který naopak trvale klesal. Kromě toho, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení, v posledním čtvrtletí v době po období šetření představoval dovoz čínských značek většinu dovozu z Číny. Jak je dále uvedeno v 1222. bodě odůvodnění tohoto nařízení, dovoz společnosti Stellantis od společnosti Leapmotor se týká čínských značek Leapmotor, nikoli evropských značek. Bylo připomenuto, že uložení vyrovnávacích opatření nemá zabránit dovozům BEV výrobců původního zařízení v Unii nebo jakéhokoli jiného vývozce z Číny, ale zajistit rovné podmínky na trhu Unie. Dovoz od výrobců původního zařízení v Unii bude pokračovat, ale z jeho omezeného významu pro celkový dovoz z Číny vyplývá, že nelze tvrdit, že opatření jsou v rozporu se zájmem výrobců v Unii pouze proto, že ovlivňují malý podíl celkového dovozu výrobců původního zařízení v Unii, který se má ještě více snížit. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1254) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 a sdružení VDA tvrdily, že i) někteří výrobci v Unii dovážejí prostřednictvím společných podniků s čínskými výrobci BEV z Číny, a proto budou muset platit vyrovnávací cla z tohoto dovozu, ii) v některých případech byla tato cla vyšší než cla na čínské značky a iii) tyto vyšší náklady budou znamenat méně investic do přechodu na elektrifikaci v Unii.
- (1255) Komise uvedla, že rozsah šetření zahrnuje všechna BEV pocházející z Číny bez ohledu na vlastnictví značky. I když někteří výrobci původního zařízení v Unii dováželi konkrétní modely BEV z Číny, jak je uvedeno v 998. a 1136. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, představoval tento dovoz pouze malý objem ve srovnání s celkovou spotřebou v Unii během šetření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1256) Po poskytnutí konečných informací sdružení VDA odpovědělo, že protiargument Komise je nedostatečný, jelikož možná opatření by ovlivnila významné obchodní průmyslové odvětví Unie.

⁽¹⁵⁹⁾ <https://www.euronews.com/business/2024/05/15/stellantis-and-leapmotor-to-sell-electric-cars-in-europe-from-september>.

- (1257) Komise uznala význam odvětví BEV ve výrobním odvětví Unie. Základní nařízení však zároveň stanoví, že posouzení hrozby újmy způsobené čínským dovozem musí být provedeno s ohledem na veškerý dovoz, mimo jiné včetně dovozu výrobců původního zařízení v Unii. Sdružení VDA navíc nepochybně zjištění, že objem tohoto dovozu je ve srovnání s celkovou spotřebou v Unii malý. V neposlední řadě, jak je uvedeno v tabulce 13 tohoto nařízení, dovoz výrobců původního zařízení v Unii v době po období šetření trvale klesá, zatímco dovoz čínských značek nabývá stále více na významu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1258) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 24 tvrdila, že mnoho, ne-li všichni výrobci v Unii, byli proti uložení opatření. V souvislosti s rychlostí přechodu na elektrickou energii, kterou stanoví právní předpisy v rámci Zelené dohody, společnost 24 tvrdila, že výrobci BEV v Unii se obecně obávají poklesu spotřebitelské poptávky v důsledku rostoucích cen BEV.
- (1259) Komise uvedla, že na rozdíl od tvrzení společnosti 24 se po poskytnutí prozatímních informací vyslovily proti uložení opatření pouze společnosti 24 a společnost 18. Tuto námitku je však třeba posuzovat s ohledem na riziko čínských odvetných opatření⁽¹⁶⁰⁾ a jak je uvedeno v 1255. až 1258. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1309. až 1313. bodě odůvodnění tohoto nařízení, údajné riziko odvetných opatření nepředstavovalo prvek, který by hovořil proti uložení vyrovnávacích opatření. Stanoviskem, které vyplývá z tvrzení společnosti 24, a sice že opatření zvýší ceny BEV v Unii a omezí přístup spotřebitelů, a které vyjádřily i jiné strany, se zabýval 1280. a 1286. bod odůvodnění tohoto nařízení. Tato tvrzení se proto zamítají.
- (1260) Po poskytnutí konečných informací společnost 24 zopakovala svůj nesouhlas s uložení vyrovnávacích opatření, zatímco čínská vláda a komora CCCME uvedly, že svůj nesouhlas vyjádřily i společnost 22, společnost 27, sdružení VDA a Evropské sdružení dodavatelů automobilového průmyslu (dále jen „CLEPA“).
- (1261) Vzhledem k tomu, že čínská vláda a komora CCCME neodkázaly na žádné konkrétní připomínky těchto stran, Komise konstatovala, že ve svém protiargumentu v 1259. bodě odůvodnění tohoto nařízení odkázala na připomínky k poskytnutí prozatímních informací, a nikoli na veškeré připomínky předložené v průběhu šetření. Kromě toho je CLEPA sdružením dodavatelů, zatímco původní tvrzení společnosti 24 se týkalo výrobců v Unii. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1262) Po poskytnutí konečných informací sdružení VDA uvedlo, že vyjadřuje postoj německých výrobců původního zařízení i dodavatelů, takže nejen společnost 24 a společnost 18 se vyjádřily proti uvedeným opatřením.
- (1263) Komise uznala, že svůj nesouhlas se šetřením skutečně vyjádřilo i sdružení VDA, avšak uvedla, že pokud je jí známo, všichni výrobci v Unii jednali při šetření samostatně, takže sdružení VDA vyjádřilo svůj postoj v šetření jako sdružení, a nikoli jménem výrobců v Unii. Poznámka Komise se omezila na uvedení postojů výrobců v Unii v připomínkách k prozatímním opatřením. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1264) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME dále tvrdily, že Komise omezila nesouhlas výrobců v Unii na strach z odvetných opatření, ačkoli čínská vláda a komora CCCME uvedly další argumenty z veřejných prohlášení a společnost 24 ve svém původním tvrzení poukázala na to, že opatření by zpomalila již tak nízkou poptávku po BEV – s dopady na plánované uvádění nových modelů na trh a investice ze strany výrobního odvětví Unie – a mohla by oslabit motivaci k inovacím, a tím oslabit konkurenceschopnost výrobního odvětví Unie.
- (1265) Komise konstatovala, že veřejná prohlášení uvedená čínskou vládou zamítla již v 1243. bodě odůvodnění tohoto nařízení. V 1280. a 1286. bodě odůvodnění tohoto nařízení rovněž uvedla do souvislosti jakékoli omezené zvýšení cen pro spotřebitele a následné účinky na poptávku BEV a v 1284. bodě odůvodnění tohoto nařízení zamítla tvrzení, že opatření by snížila konkurenční tlak na výrobce v Unii, a tím i jejich motivaci k inovacím.

⁽¹⁶⁰⁾ Zejména oddíly III.2 a III.3 připomínek společnosti 18 a bod 70 připomínek společnosti 24.

- (1266) Po poskytnutí konečných informací společnost 27 navíc vyzvala Komisi, aby při svém konečném rozhodnutí řádně a komplexněji posoudila a vyvážila účinky vyrovnávacích cel na výrobce, uživatele, dovozce a spotřebitele BEV v Unii a na politické zájmy.
- (1267) Společnost 27 neposkytla na podporu tohoto tvrzení žádné další podrobnosti ani vysvětlení, zejména které konkrétní aspekty analýzy zájmu Unie by měly být dále a důkladněji přezkoumány nebo které zájmy nebyly náležitě zohledněny nebo zváženy. Komise proto není schopna v tomto ohledu poskytnout žádné další posouzení a toto obecné tvrzení zamítla.
- (1268) Po poskytnutí konečných informací společnost 27 vytýkala Komisi její protiargument v 1267. bodě odůvodnění tohoto nařízení, neboť v důvěrné verzi svého podání poskytla rozsáhlé argumenty a důkazy ohledně toho, zda je uložení opatření v zájmu Unie. Společnost 27 dále tvrdila, že je nemohla zahrnout do veřejně přístupné verze svých připomínek kvůli omezením vyplývajícím z potřeby zajistit její anonymitu. Společnost 27 proto požádala Komisi, aby k důvěrné verzi jejích připomínek poskytla důvěrné vyjádření.
- (1269) Komise vzala připomínky společnosti 27 na vědomí a k důvěrné verzi jejích připomínek poskytla důvěrné vyjádření.
- (1270) Jelikož ohledně zájmu výrobců v Unii nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1221. až 1234. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.2. Zájem dovozců, kteří nejsou ve spojení

- (1271) Jelikož ohledně zájmu dovozců, kteří nejsou ve spojení, nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1235. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.3. Zájem uživatelů

- (1272) Jelikož ohledně zájmu uživatelů nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1236. až 1243. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.4. Zájem dodavatelů

- (1273) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA zopakovalo, že Čína je největším vývozním trhem pro německé dodavatele automobilového průmyslu, a vyjádřilo obavy, že obchodní konflikt s Čínou by nepochybně ovlivnil i německé dodavatele a dodavatele v Unii, a to např. tím, že by byl omezen přístup na čínský trh.
- (1274) Zájmem dodavatelů a výrobců automobilů se zabýval 1244. až 1249. bod odůvodnění prozatímního nařízení. Na základě důvodů uvedených v 1245. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise zejména zamítla tvrzení, že by opatření neúměrně poškodila dodavatele v důsledku možných odvetných opatření Číny, a toto tvrzení zamítla. Vzhledem k tomu, že žádná z výše uvedených stran neposkytla v této souvislosti žádné další informace nebo důkazy, Komise tvrzení v tomto ohledu zamítla.
- (1275) Po poskytnutí konečných informací sdružení VDA namítalo nedostatečnou analýzu toho, jak by potenciální protiopatření ze strany Číny ovlivnila dodavatele, a zopakovalo svá tvrzení, s nimiž se již Komise vypořádala ve výše uvedeném bodě odůvodnění. Sdružení VDA rovněž poukázalo na to, že stejný postoj zaujalo sdružení CLEPA v podání, kterým se zabýval 1245. bod odůvodnění prozatímního nařízení.
- (1276) Po poskytnutí konečných informací svaz Eurofer znovu potvrdil svou podporu uložení opatření. Zprv uvedl, že automobilový průmysl Unie, včetně výrobců BEV, je důležitým navazujícím odvětvím pro ocelářské odvětví Unie, neboť představuje jednu pětinu spotřeby oceli v Unii a výrobci oceli v Unii pokrývají téměř všechny jeho potřeby v oblasti oceli. Jakékoli škodlivé účinky čínského dovozu na automobilový průmysl v Unii by proto vyvolaly vedlejší účinky na výrobce oceli na předcházejícím trhu. Zadruhé měl tento svaz za to, že zajištění dobrého zdraví

automobilového průmyslu Unie vyžaduje uložení opatření. Zatřetí zdůraznil, že poptávka automobilového průmyslu po výrobcích ze speciální oceli podněcuje výzkum, vývoj a investice v ocelářském odvětví Unie, jak ukazují různé nedávné investice, které výrobci oceli v Unii uskutečnili s cílem uspokojit specifické potřeby výrobců automobilů v Unii, včetně BEV. Začtvrté svaz Eurofer poznamenal, že je důležité, aby Unie přijala opatření, která zabrání tomu, aby subvence třetích zemí (zejména v takovém rozsahu jako subvence zjištěné v současném šetření) negativně ovlivnily výrobní odvětví Unie a následně pracovní místa v Unii.

- (1277) Komise vzala podporu svazu Eurofer pro uložení opatření a jeho důvody náležitě na vědomí.
- (1278) Jelikož ohledně zájmu uživatelů nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1244. až 1249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.5. Dopad na spotřebitele

- (1279) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda, komora CCCME, skupina Geely a sdružení VDA tvrdily, že po uložení opatření nepochybně dojde k nárůstu cen pro spotřebitele. V tomto ohledu Komise podle čínské vlády a komory CCCME nesprávně porovnávala toto jisté zvýšení cen s pouze potenciálním rizikem zániku výrobního odvětví Unie. Čínská vláda a komora CCCME se domnívaly, že vyrovnávací opatření by vedla k větší cenové nedosažitelnosti a nedostupnosti BEV na trhu Unie. Zejména tvrdily, že na jedné straně postupné ukončování uvádění na trh vozidel se spalovacím motorem do roku 2035 připraví spotřebitele o alternativu levnějších vozidel se spalovacím motorem, a že na druhé straně zůstanou BEV kvůli vyrovnávacím opatřením dlouhodoběji příliš nákladná. Opatření omezí škálu modelů BEV dostupných na trhu Unie a zdraží čínský dovoz BEV, což následně omezí výběr pro spotřebitele. Komora CCCME rovněž znovu odkázala na ekonomickou analýzu, kterou vypracovali dva profesori z univerzity Katholieke Universiteit Leuven a Centra pro výzkum hospodářské politiky, jak je uvedeno v 1252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a tvrdila, že výrobci v Unii nenabízejí kompletní škálu modelů BEV, že nemají kapacitu nabízet modely ve všech segmentech a že překrývání modelů vyráběných výrobci v Unii s modely vyráběnými čínskými výrobci je velmi omezené.
- (1280) Komise objasnila, že v 1251. bodě odůvodnění prozatímního nařízení nedospěla k závěru, že by nedošlo ke zvýšení cen pro spotřebitele, ale že takové zvýšení cen by bylo pravděpodobně omezené a že by pouze vyvážilo nespravedlivou výhodu čínských vyvážejících výrobců. Jakékoli zvýšení maloobchodních cen pro spotřebitele bude navíc záviset na struktuře prodejních kanálů vyvážejících výrobců a na obchodním rozhodnutí jednotlivých skupin vývozců, jak se cla nakonec odrazí v jejich cenách pro spotřebitele. Pokud jde o tvrzení, že od roku 2035 nebudou pro spotřebitele dostupné alternativy levnějších vozidel se spalovacím motorem, komora CCCME nevysvětlila, do jaké míry byla tato skutečnost relevantní při posuzování zájmu uživatelů v souvislosti se současným šetřením týkajícím se BEV. Pokud jde o dostupnost cenově dosažitelných BEV vyráběných v Unii, Komise připomněla, že, jak je uvedeno v 1078. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, odvětví BEV je kapitálově náročným odvětvím, které k dosažení úspor z rozsahu díky vysokým fixním nákladům potřebuje více času. Čínské společnosti již dosáhly úspor z rozsahu díky značným subvencím poskytovaným čínskou vládou. Vyrovnávací opatření výrobnímu odvětví Unie umožní, aby takových úspor z rozsahu dosáhlo, a tím snížilo své jednotkové výrobní náklady, v důsledku čehož bude moci snížit své prodejní ceny. Pokud by Komise vyrovnávací opatření neuložila, výrobní odvětví Unie by nebylo schopno vyrábět a prodávat dostatek BEV, aby dosáhlo takových úspor z rozsahu a mohlo v budoucnosti snížit ceny. Podobně úspory z rozsahu rovněž umožní, aby výrobci v Unii v důsledku přechodu na elektrifikaci uvedli na trh nové modely, včetně cenově dosažitelných modelů, což by mělo umožnit dostupnost široké škály modelů BEV v Unii, na rozdíl od toho, co tvrdily čínská vláda a komora CCCME. V tomto scénáři by výrobní odvětví Unie bylo dokonce schopno pokrýt kompletní škálu BEV. Očekává se rovněž, že dovoz z Číny bude i nadále pokračovat, avšak za spravedlivé ceny a za rovných podmínek. V neposlední řadě Komise v 1031. a 1044. až 1048. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zjistila, že shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla u každého z vyvážejících výrobců vyšší než 90 %, takže překrývání mezi výrobou v Unii a čínským dovozem je významné. Tato tvrzení se proto zamítají.

- (1281) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME zpochybnilly zjištění Komise, že vyrovnávací cla umožní výrobnímu odvětví Unie získat úspory z rozsahu, protože by to obnášelo, že výrobci v Unii musí být ochotni dosáhnout přechodu na BEV co nejrychleji. Komora CCCME dále tvrdila, že výrobci v Unii pokračovali v investicích do vozidel se spalovacím motorem a hybridních vozidel (společnost Porsche upustila od svého cíle dosáhnout do roku 2030 podíl prodeje BEV ve výši 80 % ⁽¹⁶¹⁾) a společnost Stellantis oznámila, že zastaví výrobu elektrického vozidla Fiat 500 a namísto toho bude více investovat do hybridních vozidel ⁽¹⁶²⁾). Jak čínská vláda, tak i komora CCCME souhlasily s posouzením Komise, že pokles prodejních cen výrobního odvětví Unie je možný, jelikož výrobci v Unii v minulosti upřednostňovali prodej prémiových automobilů před modely pro širokou veřejnost. Komora CCCME rovněž znovu zdůraznila význam toho, že přestane být dostupná levnější alternativa, kterou představují vozidla se spalovacím motorem, a spotřebitelé budou mít k dispozici jen BEV za vyšší cenu.
- (1282) Komise uvedla, že pro přechod na elektrifikaci v Unii je stanovena lhůta do roku 2035, kdy veškerý prodej nových vozidel v Unii bude zahrnovat vozidla s nulovými emisemi, zejména BEV (s výjimkou vozidel používajících výhradně e-paliva). Jednotliví výrobci v Unii jsou proto stále vázáni průběžnými a konečnými emisními cíli stanovenými v nařízeních (EU) 2019/631, které bylo později změněno nařízením (EU) 2023/851, bez ohledu na strategii, které si určili. Kromě toho se dřívější upřednostňování strategie zaměřené na prémiové automobily netýká celého výrobního odvětví Unie, které se skládá jak z výrobců prémiových modelů, tak z výrobců automobilů pro širokou veřejnost. Dovoz z Číny navíc mohl tuto strategickou volbu ovlivnit, zatímco vyrovnávací opatření umožní, aby byla nabídka na trhu pro širokou veřejnost posílena nebo na něj nově uvedena. Kromě toho Komise uvedla, že výrobci v Unii již oznámili základní řady BEV vyráběné v Unii, například společnost Volkswagen informovala o BEV v ceně 20 000 EUR a společnost Renault o uvedení nové generace BEV modelu Twingo v roce 2026 s cílovou cenou nižší než 20 000 EUR ⁽¹⁶³⁾. A konečně, pokud jde o to, že od roku 2035 nebudou dostupná levnější vozidla se spalovacím motorem, Komise uvedla, že příčina není v uložení vyrovnávacích opatření, ale ve lhůtě týkající se roku 2035. Jak je však uvedeno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, opatření výrobnímu odvětví Unie umožní, aby dosáhlo zmiňovaných úspor z rozsahu, a tím snížilo své jednotkové výrobní náklady, v důsledku čehož bude moci snížit své prodejní ceny. Bez spravedlivých tržních podmínek by výrobci v Unii byli v tomto procesu poškozeni. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1283) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že BEV v Unii zůstanou po delší dobu cenově nákladnější i proto, že cla budou snižovat motivaci výrobního odvětví Unie k tomu, aby bylo konkurenceschopné a poskytovalo BEV za levné ceny. V tomto ohledu čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že v předchozích šetřeních ⁽¹⁶⁴⁾ Komise posoudila dopad opatření na hospodářskou soutěž na trhu Unie a analyzovala, zda bude zachován dostatečný konkurenční tlak. Dále tvrdily, že se výrobní odvětví Unie zaměřilo na prémiové modely BEV a že toto zaměření představuje důkaz o tom, že výrobní odvětví je chráněno před smysluplnou hospodářskou soutěží.
- (1284) Komise konstatovala, že jak je uvedeno v 995. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, na trhu Unie s BEV existuje přibližně 10 skupin výrobců EU, kteří si vzájemně konkurují. Navíc měl podle tabulky 17a prozatímního nařízení dovoz ze všech zemí s výjimkou ČLR v období šetření podíl na trhu ve výši 15,1 %. Kromě toho, jak již bylo připomenuto v 1251. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, vyrovnávací opatření nezastaví dovoz z Číny, který bude nadále pokračovat. Komise se proto domnívala, že v Unii existuje vysoký konkurenční tlak, který bude pokračovat i po uložení vyrovnávacích opatření. Komise měla rovněž za to, že tvrzení, že se výrobci v Unii zaměřili na prémiové modely BEV, bylo vyvráceno vysokou mírou shody, jak je vysvětleno v 1031. a 1044. až 1048. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, a že i kdyby toto tvrzení bylo pravdivé, nevyplývalo by z něj,

⁽¹⁶¹⁾ <https://europe.autonews.com/automakers/porsche-waters-down-ev-ambitions-says-transition-will-take-years>.

⁽¹⁶²⁾ <https://europe.autonews.com/automakers/stellantis-boosts-gearbox-output-hybrids-ev-sales-slow>.

⁽¹⁶³⁾ <https://europe.autonews.com/automakers/vw-plans-entry-level-bev-despite-collapsed-renault-talks>.

⁽¹⁶⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/336 ze dne 27. února 2017 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz některých tlustých plechů z nelegované oceli nebo ostatní legované oceli pocházejících z Čínské lidové republiky a o konečném výběru uloženého prozatímního cla (Úř. věst. L 50, 28.2.2017, s. 18), 163. bod odůvodnění; prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/388 ze dne 17. března 2016 o uložení konečného antidumpingového cla na dovoz trub a trubek z tvárné litiny (známé také jako litina s kulíkovým grafitem) pocházejících z Indie (Úř. věst. L 73, 18.3.2016, s. 53), 145. a 149. bod odůvodnění a nařízení Rady (ES) č. 348/2000 ze dne 14. února 2000 o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu některých bezešvých trubek a dutých profilů ze železa nebo nelegované oceli pocházejících z Chorvatska a Ukrajiny a o konečném výběru uloženého prozatímního cla (Úř. věst. L 45, 17.2.2000, s. 1), 30. a 39. bod odůvodnění.

že výrobci v Unii byli chráněni před čínskou konkurencí. Výše uvedené strany nepředložily na podporu svého tvrzení žádné důkazy. Případy, na něž je odkazováno, je třeba posuzovat na základě individuálních okolností, přičemž skutková situace v uvedených případech nebyla srovnatelná se skutkovou situací v projednávaném případě, neboť nebyly předloženy žádné důkazy o zneužití dominantního postavení nebo o jakémkoli jiném protisoutěžním chování výrobců v Unii, které projednávaly případy uváděné komorou CCCME a čínskou vládou. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

- (1285) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME rovněž namítly, že závěr Komise, že potenciální zvýšení cen bude omezené a že se očekává, že alespoň částečně bude absorbováno dovozci, nebylo podloženo důkazy, neboť Komise neposuzovala situaci dovozců a dopad cel na zájmy spotřebitelů. V tomto ohledu společnost 18 rovněž tvrdila, že cla nebudou plně absorbována společnostmi (ačkoli z jejich připomínek nebylo jasné, zda se jedná o výrobce nebo dovozce), ale že je nakonec zaplatí zákazníci v Unii. Společnost 18 jako důkaz uvedla, že společnost Tesla v reakci na uložení prozatímních vyrovnávacích cel zvýšila na trzích některých členských států cenu svého BEV Model 3 o 1 500 EUR a že podobná opatření zvažovaly i jiné značky, jako je MG a NIO. Komora CCCME rovněž odkázala na prohlášení v ekonomické analýze uvedené v 1252. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a v 1279. bodě odůvodnění tohoto nařízení, podle něhož by omezení dovozu BEV vedlo k omezení hospodářské soutěže a tlaku na zvýšení cen.
- (1286) Komise uvedla, že v souladu s čl. 12 odst. 2 základního nařízení se prozatímní vyrovnávací cla zajišťují jistotou, a nikoli skutečnou platbou cla. Kromě toho k výběru zajištěné jistoty může, ale nemusí dojít, neboť podléhá posouzení v konečné fázi, které může vést k uvolnění zajištěné jistoty, jako je tomu v projednávaném případě. Zvýšení cen, o němž rozhodly dotčené společnosti, proto v zásadě nemělo být spojeno s uložení prozatímních vyrovnávacích cel jako takových. Zadruhé, Komise připomněla, že žádný dovozce, který není ve spojení, ani reprezentativní organizace spotřebitelů při šetření nespolupracovali, a že Komise proto musela své posouzení založit na dostupných informacích. Po předběžném poskytnutí informací však Evropská organizace spotřebitelů (BEUC) zveřejnila tiskovou zprávu, v níž zdůraznila, že k vytvoření spravedlivějších tržních podmínek jsou nezbytná vyrovnávací opatření a že spravedlivá hospodářská soutěž je i nadále nejúčinnějším způsobem, jak rozšířit nabídku a inovace⁽¹⁶⁵⁾. Na základě informací dostupných ve vyšetřovacím spisu lze tedy důvodně dospět k závěru, že zvýšení cen pro spotřebitele by bylo omezené, a to z těchto důvodů: i) jakékoli zvýšení cen by bylo odůvodněné a omezené na zjištěné nespravedlivé subvencování; ii) konečná vyrovnávací opatření se vypočítají na základě dovozní ceny CIF, která je nižší než cena pro konečného spotřebitele, a proto je absolutní částka zaplaceného cla omezena na cla zaplacená na úrovni CIF; iii) ačkoli cla nemusí být dovozci plně absorbována, lze důvodně předpokládat, že alespoň část zvýšení cen by dovozci absorbovali. Jedná se o typický hospodářský výsledek prodejního kanálu, který mezi vyvážejícím výrobcem a spotřebitelem zahrnuje síť vývozců, obchodníků, dovozců, distributorů a prodejců. Čím více je mezistupňů, tím je větší pravděpodobnost, že zvýšení cen bude alespoň částečně oslabeno v přechodech mezi jednotlivými stupni, a to i v případě, že tyto subjekty jsou ve spojení, zejména na úrovni dovozců, jelikož clo se použije na hodnotu CIF dováženého BEV. Naopak v obchodním modelu, v němž je spotřebitel blíže vyvážejícímu výrobcí, například pokud spotřebitel kupuje BEV on-line na internetové platformě výrobce, jako je tomu u některých vyvážejících výrobců, včetně společnosti Tesla (viz 1027., 1166. a 1231. bod odůvodnění prozatímního nařízení), je pravděpodobnější, že výrobce bude moci promítnout zvýšení ceny přímo v maloobchodní ceně. S výjimkou společnosti Tesla však on-line prodejní kanál zůstává pouze jedním z prodejních kanálů; iv) jakékoli zvýšení cen by v každém případě zajistilo, že výrobci v Unii a čínští výrobci budou soutěžit za rovných podmínek, a zabránilo by tomu, aby byla výrobcům v Unii působena újma. Vyrovnávací cla budou pouze kompenzovat narušující subvencování; v) jak je uvedeno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, přestože cla mají na začátku vliv na zvýšení cen, v průběhu času by měla umožnit výrobcům v Unii dosáhnout úspor z rozsahu, a snížit tak jejich jednotkové výrobní náklady, což by mělo za následek snížení cen, a vi) jak je rovněž uvedeno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, výrobní odvětví Unie bude vyrábět širší škálu modelů, a zvyšovat tak vzájemnou konkurenci, což bude mít rovněž vliv na snižování cen na trhu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

⁽¹⁶⁵⁾ <https://www.beuc.eu/press-releases/eu-tariffs-chinese-electric-cars-must-ultimately-lead-more-competitive-and>.

- (1287) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME zopakovaly tvrzení společnosti 18 o cenách společnosti Tesla, MG a NIO, se kterým se Komise již vypořádala v 1286. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Čínská vláda a komora CCCME navíc tvrdily, že zvýšení cen bylo s největší pravděpodobností spojeno s uložením prozatímních vyrovnávacích cel, protože společnosti musí možný výběr těchto cel předvídat. V neposlední řadě čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že Komise neposkytla základ pro své zjištění, že zvýšení cen pro spotřebitele bude omezené.
- (1288) Komise uvedla, že ve veřejném oznámení týkajícím se zveřejnění jejích konečných zjištění rovněž oznámila svůj záměr nevybírat prozatímní vyrovnávací cla⁽¹⁶⁶⁾, tudíž v 1286. bodě odůvodnění tohoto nařízení správně konstatovala, že k výběru může, ale nemusí dojít. Pokud by tedy jakékoli zvýšení cen nebo zvažované zvýšení cen bylo spojeno s prozatímními vyrovnávacími cly, bylo by neopodstatněné. Ačkoli se uvedené týká prozatímních vyrovnávacích cel, pokud jde o konečná cla, Komise provedla současné šetření v plném souladu s pravidly WTO a pravidly Unie tak, aby konečným opatřením nemohl být ani před jejich uložením přičítán žádný vliv na skutečné nebo možné zvýšení cen. V neposlední řadě Komise rovněž uvedla, že v 1286. bodě odůvodnění tohoto nařízení podrobně vysvětlila, proč dospěla k závěru, že jakékoli zvýšení cen pro spotřebitele by bylo omezené. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1289) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že Komise by měla stejně jako v předchozím případě⁽¹⁶⁷⁾ šetření ukončit, a to z důvodu nedostatečných dodávek některých segmentů výrobku, který je předmětem šetření, tj. cenově dostupných BEV menší velikosti, a nedostatečné kapacity výrobního odvětví Unie dodávat všechny segmenty trhu.
- (1290) Komise odkázala na 1060. a 1208. bod odůvodnění prozatímního nařízení, v nichž šetření odhalilo, že výrobní odvětví Unie má dostatečnou kapacitu k výrobě BEV a uspokojení poptávky na trhu Unie. Jak je uvedeno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, vyrovnávací opatření navíc umožní výrobnímu odvětví Unie dosáhnout odpovídajících úspor z rozsahu, a tím snížit své jednotkové výrobní náklady, v důsledku čehož bude moci snížit své prodejní ceny a výrazně zvýšit výrobu cenově dostupných BEV. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1291) Jelikož ohledně dopadu na spotřebitele nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1250. až 1251. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.6. Vliv na cíle v oblasti klimatu

- (1292) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda, komora CCCME, skupina Geely a společnost 18 tvrdily, že opatření budou mít negativní dopad na cíle EU v oblasti klimatu, jelikož vyvážející výrobci přenesou alespoň část cel na spotřebitele v Unii, a BEV tudíž budou méně cenově dostupná. Čínská vláda a komora CCCME rovněž uvedly, že cenově dostupná BEV mají zásadní význam pro přechod EU na elektromobilitu a že výrobní odvětví Unie nemá kapacitu uspokojit poptávku potřebnou k dosažení cílů v oblasti dekarbonizace do roku 2035. V tomto ohledu čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že zjištění týkající se kapacity výrobního odvětví Unie v tabulce 4 prozatímního nařízení nebyla podložena ověřitelnými důkazy a že Komise neposoudila, zda má výrobní odvětví Unie dostatečnou kapacitu k uspokojení poptávky potřebnou k dosažení cíle do roku 2035. Ze

⁽¹⁶⁶⁾ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/qanda_24_4302.

⁽¹⁶⁷⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. června 2007 o zastavení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu syntetických polyesterových střížových vláken (PSV) pocházejících z Malajsie a Tchaj-wanu a o uvolnění částek zajištěných v podobě uloženého prozatímního cla (Úř. věst. L 160, 21.6.2007, s. 30, 15. až 29. a 40. bod odůvodnění).

zprávy Evropského účetního dvora (EÚD) a veřejných prohlášení člena EÚD ⁽¹⁶⁸⁾ podle čínské vlády a komory CCCME vyplývá, že tomu tak není. Podle jejich názoru a podle názoru společnosti 24 Komise při posuzování kapacity výrobního odvětví Unie nezohlednila tyto prvky: i) překážky v dodavatelském řetězci, zejména závislost výrobního odvětví Unie na dovozu baterií (což je aspekt, na který poukázalo rovněž sdružení VDA) a surovin, jakož i omezená výrobní kapacita baterií v Unii, a podle názoru čínské vlády a komory CCCME ii) skutečnost, že ne veškerá kapacita využívaná pro vozidla se spalovacím motorem v Unii bude přesměrována ve prospěch BEV, neboť na ostatních trzích, na které se zákaz týkající se roku 2035 nevztahuje, bude v dohledné budoucnosti velmi vysoká poptávka po vozidlech se spalovacím motorem, a přesměrování kapacity využívané pro vozidla se spalovacím motorem na BEV může narážet na překážky, které tento přesun zkomplikují a zpomalí. Podle názoru společnosti 24 Komise nezohlednila iii) nedostatečnou dobíjecí infrastrukturu v Unii.

(1293) V reakci na tato tvrzení Komise odkázala na 1280. a 1286. bod odůvodnění tohoto nařízení, pokud jde o přenesení cel na spotřebitele a pokračující dostupnost čínských BEV, a zopakovala, že, jak je uvedeno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, vyrovnávací opatření umožní výrobnímu odvětví Unie, aby dosáhlo odpovídajících úspor z rozsahu, a snížilo tak své jednotkové výrobní náklady, v důsledku čehož bude moci snížit své prodejní ceny. Přejít na elektromobilitu by se tak mohl opírat o cenově dostupná BEV vyráběná výrobním odvětvím Unie. Navíc, jak je vysvětleno v 1057. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, vzhledem k tomu, že nebyly k dispozici žádné jiné spolehlivější údaje, Komise ověřila míru využití kapacity výrobců v Unii zařazených do vzorku a na jejím základě vypočítala výrobní kapacitu výrobního odvětví Unie, což bylo považováno za přiměřený odhad. Co se týče míry využití kapacity výrobního odvětví Unie, žádná ze zúčastněných stran žádné další přiměřenější důkazy nepředložila. V neposlední řadě budou vyrovnávací cla pouze kompenzovat zjištěné subvencování a dovoz bude pokračovat. Jelikož zpráva EÚD má posoudit účinnost politik Unie při dosahování cíle do roku 2035, není tedy pro posouzení toho, zda uložení opatření není v rozporu se zájmem Unie, přímo relevantní. Tato zpráva dále nezohledňuje uložení vyrovnávacích cel na BEV, jež by mělo usnadnit transformaci a pomoci výrobnímu odvětví EU, aby zvýšilo svoji kapacitu. Totéž platí pro veřejná prohlášení člena EÚD. Kromě toho, na rozdíl od uvedeného tvrzení, Komise zohlednila překážky v dodávkách v 1225. bodě odůvodnění prozatímního nařízení v souvislosti s analýzou zájmu Unie a v 1267. bodě odůvodnění prozatímního nařízení vyvrátila podobné tvrzení týkající se výrobní kapacity baterií. I když bylo výrobní odvětví Unie skutečně závislé na dovozu baterií, vynaložilo do výrobní kapacity baterií v Unii značné investice, jak je rovněž podrobně uvedeno v 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. V každém případě je účelem současného šetření pouze obnovit rovné podmínky na trhu Unie. Uložení vyrovnávacích opatření nevylučuje, že Unie může přijmout další politické iniciativy k řešení různých problémů, s nimiž se výrobní odvětví Unie potýká. Pokud jde o skutečnost, že ne veškerá kapacita využívaná pro vozidla se spalovacím motorem bude přesměrována ve prospěch BEV, Komise uvedla, že ačkoli přestavba výrobních linek nebo jejich flexibilita byla prvkem, na který poukázala v 1058. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nikdy nepředpokládala, že kapacita Unie využívaná pro vozidla se spalovacím motorem bude zcela převedena na kapacitu využívanou pro BEV, a uvedla, že její výpočet výrobní kapacity byl založen na výrobě BEV a na ověřené míře využití kapacity výrobců BEV v Unii zařazených do vzorku. Výpočet kapacity proto nebyl touto úvahou ovlivněn, ale zohlednil pouze výrobní kapacitu během posuzovaného období. Pokud jde o údajnou nedostatečnou dobíjecí infrastrukturu, Komise odkázala na svá zjištění uvedená v 1191. a 1192. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, z nichž vyplývá, že při řešení případných překážek souvisejících s dobíjecí infrastrukturou došlo k rychlému pokroku, tudíž nemohou představovat omezení výrobní kapacity výrobního odvětví Unie. Tato tvrzení se proto zamítají.

(1294) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda a komora CCCME zopakovaly, že Komise nezohlednila překážky ve výrobě, zejména problémy s rozšiřováním a nedostatkem surovin, a že výrobní odvětví Unie proto ustoupilo od oznámených cílů a požadovalo odklad a větší flexibilitu při postupném ukončování uvádění na trh vozidel se spalovacím motorem do roku 2035. V tomto ohledu zmínily řadu tiskových prohlášení výrobců v Unii. Kromě toho zopakovaly, že cíle EU v oblasti klimatu jsou závislé na dovozu z Číny, přičemž vycházely z tiskových zpráv a připomínek společnosti 24. Navíc zpochybnilly posouzení Komise týkající se významných investic vyčleněných

⁽¹⁶⁸⁾ EÚD, Zvláštní zpráva 15/2023: Průmyslová politika EU v oblasti baterií – je zapotřebí nový strategický impuls, 2023, k dispozici na adrese <https://www.eca.europa.eu/cs/publications?ref=sr-2023-15>.

na výrobní kapacitu baterií v Unii, přičemž se opíraly o tiskovou zprávu a tvrzení, že některé projekty v oblasti baterií jsou rušeny a nabírají zpoždění (společnost ACC oznámila, že pozastavila plány svých německých a italských závodů ⁽¹⁶⁹⁾, společnost Northvolt oznámila, že kvůli problémům s rozšířením výroby zbrzdí své projekty v oblasti baterií ⁽¹⁷⁰⁾, společnost Mercedes-Benz uvedla, že pozdrží své plány týkající se závodů na výrobu baterií ⁽¹⁷¹⁾ a společnost LG Energy Solution oznámila, že zvažuje, že se nově zaměří na budování zařízení pro ukládání energie ⁽¹⁷²⁾). Dále tvrdily, že kvůli obavám o životní prostředí bude projekt výroby baterií v Unii narážet na protesty a odpor a že zvýšení výroby baterií ohrožují problémy spojené s bezpečností, zejména pokud jde o požáry způsobené bateriemi.

- (1295) Komise uvedla, že se překážkami ve výrobě zabývala v 1293. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Komise dále uvedla, že komora CCCME a čínská vláda dopad údajných překážek na výrobní kapacitu výrobního odvětví Unie nekvalifikovaly. Existence takových překážek navíc neumožňuje dospět k závěru, že uložení vyrovnávacích opatření není v zájmu Unie. Jak bylo zopakováno v tomto nařízení, účelem uložení vyrovnávacích opatření je zajistit rovné podmínky. Navíc i přes oznámení některých výrobců v Unii, jsou tito výrobci stále vázáni emisními cíli stanovenými v nařízení (EU) 2019/631, které bylo později změněno nařízením (EU) 2023/851. Komise kromě toho sice poznamenala, že opatření by měla usnadnit transformaci a pomoci výrobnímu odvětví Unie zvýšit jeho kapacitu, ale zároveň uvedla, že cílem opatření není rozvoj výroby BEV v Unii tak, aby plně nahradila čínský dovoz, který je údajně potřebný pro dosažení cíle do roku 2035. Účelem současného šetření je pouze obnovit rovné podmínky na trhu Unie. Dovoz bude pokračovat. Kromě toho, pokud jde o oznámení týkající se zrušených nebo zpožděných projektů v oblasti baterií v Unii, Komise zopakovala své stanovisko vyjádřené v 851. bodě odůvodnění tohoto nařízení, že odvětví BEV v Unii je sice v současné době silně závislé na dovozu čínských baterií, avšak zároveň se neomezuje na využívání baterií vyrobených v Unii, takže i po uložení opatření bude nadále dovážet z Číny a dalších zdrojů. V neposlední řadě se Komise domnívala, že obavy týkající se životního prostředí spojené s výrobou baterií a obavy týkající se bezpečnosti při používání baterií platí bez ohledu na zemi jejich výroby, takže se nevztahují pouze na výrobu baterií v Unii. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1296) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME rovněž tvrdily, že v posouzení uvedeném v 1060. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tj. že výrobní odvětví Unie má kapacitu uspokojit poptávku v případě přijetí opatření, Komise nezohlednila vývoz výrobního odvětví Unie, nejen BEV, ale i vozidel se spalovacím motorem, která budou i nadále zabírat část kapacity výrobního odvětví Unie, jelikož třetí země nesledují stejný cíl dekarbonizace do roku 2035 jako Unie.
- (1297) Komise konstatovala, že vývoz BEV výrobního odvětví Unie zohlednila v 1183. až 1186. bodě odůvodnění prozatímního nařízení v rámci analýzy příčinných souvislostí. Vzhledem k atraktivitě trhu Unie s BEV popsané v 1119. až 1123. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a s ohledem na to, že velikost trhu a zejména jasný plán směřující k elektrifikaci jsou důležité i pro výrobce v Unii, budou se vzhledem k očekávané rostoucí poptávce zaměřovat na trh Unie. Vývoz výrobců v Unii skutečně zahrnuje zejména vozidla se spalovacím motorem. V neposlední řadě, jak je uvedeno v 1293. bodě odůvodnění tohoto nařízení, výpočet kapacity v tabulce 4 prozatímního nařízení nebyl založen na kapacitě vozidel se spalovacím motorem, takže tvrzení, že Komise nezohlednila vývoz výrobního odvětví Unie, včetně vývozu vozidel se spalovacím motorem, není opodstatněný. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1298) Stejně tak čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že při posuzování výrobní kapacity výrobců v Unii a jejich schopnosti zajistit dodávky na trh Unie Komise nezohlednila nedávné uzavření výrobních závodů, k němuž přistoupilo odvětví BEV v Unii a dodavatelé baterií, přičemž odkázaly zejména na úpadek společnosti Fisker, snížení výroby BEV společností Volkswagen a zpoždění společností Jaguar a Land Rover při uvádění nových modelů na trh, jakož i další příklady.

⁽¹⁶⁹⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/>.

⁽¹⁷⁰⁾ <https://europe.autonews.com/suppliers/northvolt-may-slow-growth-plan-evs-sales-stumble>.

⁽¹⁷¹⁾ <https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-cautious-battery-expansion-plans-ev-demand-slumps>.

⁽¹⁷²⁾ <https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/europes-biggest-electric-car-battery-maker-mulls-new-products-demand-wanes>.

- (1299) Pokud jde o konkurzní řízení týkající se výrobce v Unii společnosti Fisker, jak je vysvětleno v 675. bodě odůvodnění tohoto nařízení, společnost Fisker nebyla podle seznamu deseti unijních výrobců, který Komise zmínila v 674. bodě odůvodnění tohoto nařízení, považována za výrobce v Unii. Snížení výroby BEV společností Volkswagen a zpoždění společností Jaguar a Land Rover při uvádění nových modelů na trh nemají vliv na výpočty kapacity. Totéž platí pro zpoždění ve výrobě BEV společností Ineos, která zatím výrobu ani nezahájila, jak uvádí zdroj, z něhož vycházela čínská vláda a komora CCCME⁽¹⁷³⁾. Na odhad investic uvedený v 1092. bodě odůvodnění prozatímního nařízení neměla vliv ani změna plánů společnosti Northvolt a společnosti SVOLT Europe, neboť zahrnoval pouze investice výrobců BEV v Unii, a nikoli dodavatelů baterií. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1300) Podle čínské vlády a komory CCCME Komise nezohlednila segmentaci trhu v Unii a to, zda by výrobní odvětví Unie bylo schopno zajistit dodávky na všechny segmenty trhu. Rovněž bylo uvedeno, že Komise nezohlednila významné rozdíly v sortimentu výrobků mezi čínským dovozem a výrobou v Unii. Tyto strany tvrdily, že zváželi-li se tyto prvky, výrobní odvětví Unie nebude moci dostatečně přispět k elektrifikaci trhu Unie.
- (1301) Z důvodů vysvětlených v 1042. bodě odůvodnění prozatímního nařízení nebyla dle Komise segmentace trhu v tomto případě vhodná. Ani čínská vláda, ani CCCME neposkytly v tomto ohledu dodatečné informace ani důkazy, které by tento závěr zvrátily. Pokud jde o rozdíly v sortimentu výrobků mezi čínským dovozem a výrobou v Unii, Komise v 1031. a 1044. až 1048. bodě odůvodnění prozatímního nařízení zjistila, že shoda mezi čínskými PCN a PCN Unie byla u každého z vyvážejících výrobců vyšší než 90 %. A konečně, jak je vysvětleno v 1280. bodě odůvodnění tohoto nařízení, Komise dospěla k závěru, že výrobní odvětví Unie by mohlo být schopno rozšířit svůj sortiment, jakmile dosáhne dostatečných úspor z rozsahu a sníží své jednotkové výrobní náklady, což by výrobnímu odvětví Unie umožnilo vyrábět cenově dostupnější BEV. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1302) Skupina Geely pak nesouhlasila se zjištěním Komise, že úsilí v boji proti změně klimatu nemůže být založeno na nekalé hospodářské soutěži levných subvencovaných BEV. Tvrdila, že zjištění Komise bylo mylné, neboť skupina Geely se zavázala k podpoře inovací a růstu ve výrobním odvětví BEV v Unii, a že uložení opatření by bylo pro ekologickou transformaci Unie kontraproduktivní.
- (1303) Komise založila svá zjištění na skutečnosti, že dovoz z Číny do Unie za nekalé ceny přebírá významné podíly na trhu a představuje hrozbu pro výrobní odvětví Unie, jak je podrobně uvedeno v oddíle 5 prozatímního nařízení a tohoto nařízení. Skupina Geely tyto údaje jako takové nezpochybnila, a proto není správné tvrdit, že zjištění Komise bylo mylné. Tvrzení skupiny Geely, že se zavázala k podpoře inovací a růstu v Unii, není podloženo žádnými důkazy, není ani ověřitelné a nemůže zpochybnit zjištění učiněná Komisí. Toto tvrzení muselo být proto zamítnuto.
- (1304) Po poskytnutí konečných informací skupina Geely své tvrzení, že hrála vedoucí úlohu při přechodu na BEV, doložila a připomněla, že: společnost Volvo, která je součástí skupiny Geely, patřila mezi první značky prodávající BEV v Unii již před rokem 2012, a společnost Polestar, kterou získala, se od roku 2017 vyčlenila jako výrobce BEV; skupina Geely a společnost Volvo založily společný podnik Lynk & Co. se sídlem ve Švédsku, což je značka, která má zvrátit tradiční automobilovou výrobu vozidel se spalovacím motorem; společnost Geely a společnost Daimler založily společný podnik Smart za účelem přechodu značky k plně elektrifikované nabídce; společnost Volvo se zavázala, že od roku 2030 bude nabízet jen plně elektrická vozidla, a byla první značkou vozidel se spalovacím motorem, která oznámila, že všechny její modely budou elektrifikované. Z výše uvedeného vycházelo tvrzení skupiny Geely o tom, že vyvíjí úsilí o klimatickou transformaci a podporuje přechod na výrobu BEV v Unii.

⁽¹⁷³⁾ <https://www.theguardian.com/environment/article/2024/jul/03/jim-ratcliffes-ineos-pulls-launch-of-fusilier-electric-suv>.

- (1305) Komise uznala prvky předložené skupinou Geely i to, že skupina Geely skutečně usiluje o přechod na výrobu BEV v Unii. Bez ohledu na to zůstávají zjištění o hrozbě újmy způsobené čínským dovozem platná a nelze je řešit postojem skupiny Geely k ekologické transformaci. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1306) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 a sdružení VDA tvrdily, že v návaznosti na opatření se čínští vyvážející výrobci mohou rozhodnout, že BEV přestanou na trhu Unie nabízet, což omezí výběr a dostupnost a zbrzdí plnění cílů Unie v oblasti klimatu. Podle společnosti 18 může následný pomalejší nárůst počtu elektrických vozidel v Unii znamenat pro výrobce v Unii riziko, že jim budou uloženy pokuty za nesplnění emisních cílů na cestě k úplné dekarbonizaci do roku 2035.
- (1307) Komise měla za to, že riziko úplného zastavení dovozu není realistické, a to vzhledem ke zjištěním o atraktivitě trhu Unie pro čínské vyvážející výrobce, jak je uvedeno v 1119. až 1129. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o možné pokuty za nedodržení emisních cílů, Komise uvedla, že v důsledku přechodu na elektrickou mobilitu se trh Unie s BEV zvětší a výrobci v Unii budou schopni dosáhnout požadovaných úspor z rozsahu, aby mohli využít příležitostí, které rostoucí trh nabízí. Takový scénář by byl ohrožen, pokud by opatření nebyla uložena. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1308) Jelikož ohledně vlivu na cíle v oblasti klimatu nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1250. až 1254. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.7. Riziko odvetných opatření

- (1309) Po poskytnutí prozatímních informací společnost 18 a sdružení VDA tvrdily, že přístup Komise, podle něhož se šetření netýká přístupu společnosti v Unii na čínský trh a nebere v úvahu dopad čínských odvetných opatření po uložení vyrovnávacích opatření, nezohledňuje realitu trhu. Tvrdily, že pro mnoho výrobců v Unii je Čína důležitá nejen z hlediska prodeje a výroby, ale také z hlediska inovací a dodavatelského řetězce, a proto může být podle společnosti 24 ochrana výrobního odvětví Unie v EU na úkor jeho konkurenceschopnosti všude jinde. Podle společnosti 18, společnosti 24 a sdružení VDA by opatření vyvolala nejistotu a napětí i v jiných hospodářských oblastech, což by nebylo v zájmu Unie, jelikož v zájmu Unie je zachovat vývozní kapacitu Unie. Společnost 18 a sdružení VDA uvedly, že bez přístupu do Číny jako vývozního trhu by výrobci v Unii měli méně zdrojů na investice do elektromobility. Sdružení VDA rovněž připomnělo, že Německo má v obchodu s Čínou v oblasti automobilového průmyslu významný přebytek.
- (1310) Komise uznala význam Číny jako vývozního trhu a zdroje inovací a dodávek pro výrobce v Unii, zopakovala však, že výsledek tohoto šetření by neměl vést ke zhoršení přístupu dodavatelů a výrobců v Unii na čínský trh. Pokud jde o možnost, že Čína po uložení opatření přijme odvetná opatření, Komise odkázala na 1256. až 1258. bod odůvodnění prozatímního nařízení, kde objasnila, že Čína a čínští vyvážející výrobci měli rozsáhlá práva na obhajobu a na účast v tomto šetření založeném na faktech, jakož i na nestranný soudní přezkum konečného rozhodnutí, aniž by se museli uchýlit k odvetným opatřením. Údajné riziko odvetných opatření proto nepředstavovalo prvek, který by hovořil proti uložení vyrovnávacích opatření. Komise je i nadále ostražitá vůči jakýmkoli odvetným opatřením v automobilovém nebo jiném odvětví, hrozba možných odvetných opatření však nemůže Komisi bránit v přijetí legitimních, vyvážených a odůvodněných vyrovnávacích opatření. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1311) Po poskytnutí konečných informací společnost 24 zopakovala své připomínky, které byly Komisí již vypořádány, zatímco sdružení VDA vyjádřilo znepokojení, že Komise důkladněji nezhodnotila možná protiopatření ze strany Číny a jejich dopad.

- (1312) Komise objasnila, že v rámci šetření na ochranu obchodu se nemohla zabývat spekulacemi o odvetných opatřeních, jež nejsou stanovena v řízení ani v příslušných pravidlech WTO a Unie, jimiž se toto šetření řídí. Čína a čínské společnosti mají k dispozici legitimní způsoby, jak se domáhat nápravy proti rozhodnutí přijatému v rámci tohoto šetření, jak je uvedeno v 1310. bodě odůvodnění výše. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1313) Jelikož ohledně rizika odvetných opatření nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1255. až 1258. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.8. Vládní pobídky v Unii

- (1314) Po poskytnutí prozatímních informací čínská vláda a komora CCCME tvrdily, že výrobní odvětví Unie již je chráněno před intenzivním konkurenčním tlakem prostřednictvím subvencí pro spotřebitele, jako je ekologický bonus ve Francii, jenž povzbuzoval prodej BEV výrobního odvětví Unie tím, že ze seznamu způsobilých vozidel vyloučil BEV vyráběná v Číně.
- (1315) Stejně jako ve 1262. bodě odůvodnění prozatímního nařízení Komise zopakovala, že žádné potenciální subvence v Unii nejsou předmětem tohoto šetření a nemají vliv na zjištění, že čínská vláda poskytla čínským vyvážejícím výrobcům napadnutelné subvence. V souladu se základním nařízením je proto Komise oprávněna uložit konečná vyrovnávací opatření na dovoz BEV pocházejících z Číny. Skutečnost, že v Unii byly poskytnuty subvence pro spotřebitele, neměla vliv na zjištění, že bez vyrovnávacích opatření je výrobní odvětví Unie vystaveno vážné a bezprostřední hrozbě výrazného nárůstu levných BEV na úkor výroby a prodeje BEV výrobního odvětví Unie. Na rozdíl od uvedeného tvrzení ekologický bonus ve Francii konkrétně nevylučuje BEV na základě země, kde byla vyrobena, jako např. BEV vyrobená v Číně, ale jeho kritéria způsobilosti jsou založena na objektivních environmentálních kritériích. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1316) Jelikož ohledně vládních pobídek v Unii nebyly po poskytnutí prozatímních informací vzneseny žádné další připomínky, potvrdila Komise své závěry uvedené v 1261. až 1262. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

7.9. Protekcionismus

- (1317) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení CAAM tvrdilo, že Komise uložením prozatímních opatření zavedla nepřiměřenými prostředky obchodní protekcionismus, a to pod záminkou dodržování právních předpisů, což poškozuje volný obchod a spravedlivou hospodářskou soutěž.
- (1318) Komise s tímto tvrzením důrazně nesouhlasila. Uložení vyrovnávacích opatření není protekcionismus, jsou-li splněny zákonné podmínky. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1319) Sdružení CAAM rovněž tvrdilo, že pokud se vychází z předpokladu, že němečtí výrobci BEV, kteří nepodporují šetření, budou mít konkurenční výhody, pak výrobci v Unii zařazení do vzorku naopak nepožívají stejných konkurenčních výhod, a proto „zaostávají“. Na základě tohoto předpokladu sdružení CAAM dále tvrdilo, že EU byla „pod nátlakem“ několika monopolů, zejména těch s menší konkurenceschopností, aby chránila za každou cenu jejich zájem, čímž došlo k narušení běžné hospodářské soutěže na trhu a obětování zájmů spotřebitelů.
- (1320) Tvrzení sdružení CAAM byla čistě spekulativní bez jakýchkoli podpůrných důkazů. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1321) Sdružení CAAM dále tvrdilo, že navzdory námitkám, které sdružení VDA a společnost 29 vznesly proti šetření, a velmi malému množství údajů o prodejích a uživatelích, kteří nejsou ve spojení, Komise zjistila příčinnou souvislost mezi subvencovaným dovozem a újmou působenou výrobnímu odvětví Unie. Sdružení CAAM vzneslo námitku, že se jedná o „objektivní zákon průmyslového rozvoje“, kdy v počáteční fázi transformace mají výrobky dovážené z regionů, které jsou prvními hráči na tahu, krátkodobé konkurenční výhody a rychlý růst, přičemž motivují místní společnosti, aby tento náskok rychle dohnaly a získaly zpět svůj podíl na trhu. Sdružení CAAM tvrdilo, že prozatímní nařízení tento průmyslový zákon ignoruje a uměle vytváří hrozbu újmy.

- (1322) Komise uvedla, že na rozdíl od toho, co tvrdilo sdružení CAAM, společnost 29 šetření podporuje, jak je vysvětleno v 1247. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Kromě toho, jak je popsáno v 1170. a 1218. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise založila své posouzení příčinné souvislosti mezi subvencemi a hrozbou újmy na vlivu objemu dovozu a cen čínských BEV na situaci výrobního odvětví Unie, přičemž posoudila (a vyloučila) další možné činitele, které mohly přispět ke zjištění příčinné souvislosti nebo ji oslabit, jako je dovoz z jiných třetích zemí, vývozní výkonnost výrobců v Unii, činitele související s poptávkou, konkurenceschopnost odvětví BEV a další zjištěné činitele. Toto posouzení vychází ze skutečností shromážděných během šetření, které byly ověřeny, kdykoli to bylo možné. Informace shromážděné od obchodníků a uživatelů se použijí ke stanovení dopadu opatření na jejich situaci, a tudíž ke zjištění, zda existují přesvědčivé důvody z hlediska zájmu Unie, které hovoří proti uložení opatření. Informace poskytnuté obchodníky a uživateli nejsou proto v souvislosti se stanovením příčinné souvislosti relevantní a nespolečné těchto stran neměla na určení příčinné souvislosti žádný dopad. Tvzení sdružení CAAM bylo proto zamítnuto.
- (1323) Pokud jde o průmyslové právo, na které sdružení CAAM odkazuje, Komise uvedla, že situace výrobního odvětví Unie a hrozba újmy, jak je uvedeno výše, jsou založeny jednak na podrobných informacích shromážděných a ověřených od výrobců v Unii zařazených do vzorku a jednak na dalších ověřitelných skutečnostech shromážděných během šetření. Posouzení Komise v tomto ohledu je podrobně uvedeno v 1050. a 1169. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Tvzení, že výrobci v Unii získají svůj tržní podíl, který ovládl první hráč na trhu, rychle zpět, však není podloženo žádnými dalšími informacemi nebo důkazy a nemohlo být přijato. Toto tvrzení muselo být proto zamítnuto.
- (1324) V neposlední řadě sdružení CAAM rovněž tvrdilo, že EU by měla zachovat otevřenou hospodářskou soutěž, která se v minulosti ukázala jako velmi přínosná jak pro čínské výrobce, tak pro výrobce v Unii. Tvrdilo, že budoucí pokrok rovněž vyžaduje volnou hospodářskou soutěž na trhu a spolupráci mezi čínskými a evropskými společnostmi.
- (1325) EU je odhodlána podporovat volný obchod a uznává přínosy otevřené ekonomiky. Volný obchod však musí být spravedlivý, a pokud jsou ze strany třetích zemí poskytovány napadnutelné subvence, které poškozují výrobní odvětví Unie nebo pro něj představují hrozbu újmy, je EU oprávněna přijmout odpovídající opatření, což se děje ve stávajícím případě.

7.10. Pravidlo nižšího cla a výše cel

- (1326) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Geely a skupina SAIC požádaly Komisi, aby zvážila použití pravidla nižšího cla. V tomto ohledu skupina Geely tvrdila, že vzhledem k naléhavé potřebě zajistit úspěšnost odvětví BEV existují přesvědčivé důvody, aby byla výše cla stanovena na rozpětí újmy, neboť by to výrobnímu odvětví Unie poskytlo dostatečnou ochranu a zároveň zajistilo, že mezinárodní hospodářská soutěž bude i nadále hybnou silou inovací v oblasti cenově dostupných BEV. Skupina Geely dále tvrdila, že uložení vysokých cel na dovoz BEV z Číny není v zájmu Unie. Skupina SAIC uvedla, že Komise nevypočítala úroveň pro odstranění újmy (tj. výši prodeje pod cenou na každého vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku), jak měla učinit, a to i v případě týkajícím se hrozby podstatné újmy, a nemohla tudíž v souladu s čl. 12 odst. 1 základního nařízení jednoznačně konstatovat, že je v zájmu Unie uložit prozatímní cla na úrovni odpovídající celkové výši napadnutelných subvencí.
- (1327) Skupina SAIC proto požádala Komisi, aby nejprve vypočítala individuální rozpětí prodeje pod cenou pro každého vyvážejícího výrobce zařazeného do vzorku a poté zvážila, zda by uložení cel na úrovni pro odstranění újmy bylo v rozporu se zájmem Unie. V tomto ohledu skupina SAIC tvrdila, že od pravidla nižšího cla by se nemělo ustoupit, a společnost NIO uvedla, že by bylo v zájmu Unie uložit vyrovnávací cla na základě rozpětí újmy.

- (1328) Společnost 24 rovněž tvrdila, že v případě, že se Komise rozhodne uložit konečná cla, musí uznat potřebu zvážit povahu hrozby újmy oproti velmi pravděpodobnému poškození, které se bude týkat širšího zájmu Unie, a to i s ohledem na rozdílnou povahu vyvážejících výrobců zapojených do šetření, a že by Komise mohla tohoto výsledku dosáhnout stanovením cel na minimální úrovni vhodné k odstranění újmy, která by mohla být navržena jako jednotná celní sazba uplatňovaná plošně. Společnost 24 dále uvedla, že v souvislosti s výrobním odvětvím v počáteční fázi nemůže být základem pro takové clo rozpětí prodeje pod cenou. Místo toho by podle společnosti 24 bylo vhodnější, aby přístup zohledňoval předpokládaný cenový rozdíl mezi prodejem výrobců v Unii a čínským dovozem BEV na úrovni prodejců na konci počáteční fáze. Vzhledem k neustálému snižování nákladů, jehož dosáhli výrobci v Unii, jakož i rostoucím úsporám z rozsahu v důsledku stále většího počtu spotřebitelů, kteří přecházejí na BEV, je pravděpodobné, že jednotkové náklady na BEV vyrobené v Unii rychle klesnou. Uvedené skutečnosti, jakož i pokračující tlak na snižování cen, který způsobují vozidla se spalovacím motorem a hybridní modely, nevyhnutelně vedly k nižším cenám, čímž se snížil cenový rozdíl mezi modely čínských výrobců původního zařízení a výrobců v Unii.
- (1329) Komise uvedla, že právní norma pro určení výše cel je stanovena v čl. 12 odst. 1 a čl. 15 odst. 1 základního nařízení. V souladu s čl. 15 odst. 1 třetím pododstavcem základního nařízení nesmí být výše vyrovnávacího cla vyšší než výše zjištěných napadnutelných subvencí. Čtvrtý pododstavec téhož článku stanoví výjimku z tohoto pravidla a měl by být vykládán restriktivně. Tudíž pouze v případech, kdy Komise může na základě veškerých předložených informací jednoznačně konstatovat, že není v zájmu Unie určit výši opatření na úrovni zjištěných napadnutelných subvencí, musí být výše vyrovnávacího cla nižší, pokud je takové nižší clo dostatečné k odstranění újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. V daném případě nemohla Komise po přezkoumání všech předložených informací učinit jednoznačný závěr, že není v zájmu Unie určit výši opatření na úrovni zjištěných napadnutelných subvencí. Výše cel v rozmezí od 9,0 % do 36,3 % navíc nemohla být považována za vysokou. Kromě toho, jak je uvedeno v 1253. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, účelem vyrovnávacích cel není zastavit dovoz BEV z Číny, ale obnovit rovné podmínky na trhu Unie narušené subvencovaným dovozem z Číny za nízké ceny. Výrobní odvětví Unie tak bude schopno s dovozem BEV z Číny soutěžit na trhu Unie za spravedlivých podmínek, což podpoří inovace. Tato tvrzení byla proto zamítnuta.
- (1330) Po poskytnutí konečných informací skupina Geely a společnost 24 zopakovaly své připomínky, kterými se Komise zabývala v 1329. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Společnost 24 rovněž uvedla, že základní nařízení nepředepisuje pro výpočet nižšího cla žádné pravidlo ani metodiku, přičemž jediným požadavkem je, aby výše tohoto nižšího cla byla dostatečná k odstranění hrozby újmy pro zájem Unie. Společnost 24 navíc tvrdila, že pro restriktivní výklad Komise v souvislosti s uplatňováním pravidla nižšího cla neexistuje žádný základ a že Komise nemůže mít za to, že uložení cel na vyšší úrovni, než je nezbytné k odstranění vnímané hrozby újmy, je v zájmu Unie.
- (1331) Komise uvedla, že restriktivní výklad pravidla nižšího cla vyplývá z jeho povahy jakožto výjimky, a zopakovala, že ve stávajícím případě každopádně nemůže jednoznačně dospět k závěru, že není v zájmu Unie stanovit výši vyrovnávacího cla na zjištěné úrovni napadnutelných subvencí.
- (1332) Po poskytnutí konečných informací společnost Polestar uvedla, že posouzení, zda použití pravidla nižšího cla při stanovení úrovně cel není v zájmu Unie, nemá žádný vliv na přijetí cenového závazku. Podle společnosti Polestar neobsahuje základní nařízení žádný prvek, který by spojoval čl. 13 odst. 1 s čl. 15 odst. 1 nebo který by tato ustanovení vzájemně podmiňoval. Oba články je třeba číst odděleně. Společnost Polestar tvrdila, že tento výklad potvrzuje sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o revidovaných pravidlech nižšího cla při

antidumpingových a antisubvenčních šetřeních v EU ⁽¹⁷⁴⁾. V této zprávě vzor Komise pro podávání zpráv rozlišuje na jedné straně pravidlo nižšího cla v antisubvenčních šetřeních podle čl. 12 odst. 1 a čl. 15 odst. 1 základního nařízení (bod 3), a na druhé straně pravidlo nižšího cla podle čl. 13 odst. 1 základního nařízení (bod 4).

- (1333) Komise vzala připomínku společnosti Polestar na vědomí, avšak měla za to, že analýza zájmu Unie neodhalila žádné přesvědčivé důvody, proč by nebylo v zájmu Unie uložit konečná vyrovnávací cla odpovídající celkové výši zjištěných napadnutelných subvencí.

7.11. Alternativní řešení

- (1334) Po poskytnutí prozatímních informací sdružení VDA tvrdilo, že bez uložení opatření by Unie mohla hájit své oprávněné zájmy a řešit problémy prostřednictvím diskusí s Čínou, což je v souladu s antisubvenčními pravidly a pravidly WTO. Podobné tvrzení vzneslo po poskytnutí konečných informací sdružení VDA.
- (1335) Komise uvedla, že uložení vyrovnávacích opatření – což je rovněž v souladu s pravidly WTO – a diskuse s vyvážející zemí se vzájemně nevylučují. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.
- (1336) Po poskytnutí konečných informací měly čínská vláda a komora CCCME za to, že uložení vyrovnávacích opatření není v tomto případě opodstatněné a že závazek nabídnutý komorou CCCME jménem jejích členů by měl být přijat, neboť jak komora CCCME podrobně vysvětlila, jedná se o závazek, který je praktický, lze jej snadno monitorovat, je zvládnutelný a prakticky vymahatelný. Skupina Geely rovněž požádala Komisi, aby navrhovaná opatření lépe vyvážila tím, že nabídku závazku přijme. Kromě toho společnost Polestar naléhavě vyzvala Komisi, aby cenový závazek předložený skupinou Geely, který představuje velmi rozumnou nabídku a je v zájmu Unie, přijala.
- (1337) Komise tyto nabídky závazku posoudila v oddíle 8.4 tohoto nařízení.

7.12. Závěr ohledně zájmu Unie

- (1338) Na základě výše uvedených skutečností byly potvrzeny závěry, k nimž se dospělo v 1268. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

8. KONEČNÁ VYROVNÁVACÍ OPATŘENÍ

8.1. Konečná opatření

- (1339) Po poskytnutí prozatímních informací požádalo několik spolupracujících výrobců, aby byli do normativní části zahrnuti další výrobci ve spojení. Komise analyzovala parametry, jako je existence vztahu se spolupracujícím výrobcem, existence výroby BEV nebo existence podložených důkazů o plánech a investicích do výroby BEV během období šetření a nadcházející vývoz do Unie. Po podrobném přezkoumání okolností subjektů uvedených v žádostech, pokud neexistovaly žádné důkazy o tom, že se výše subvencování lišila od společností, které jsou s nimi ve spojení, Komise určila, že některé z těchto společností jsou způsobilé k zařazení do normativní části, což bylo řádně provedeno. Stejně tak Komise jednu z těchto žádostí zamítla z důvodu nedostatečného odůvodnění, které by zařazení dané společnosti na seznam opodstatňovalo.

⁽¹⁷⁴⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o revidovaném pravidlu nižšího cla při antidumpingových a antisubvenčních šetřeních v EU – Přezkum a vyhodnocení uplatňování čl. 7 odst. 2a, čl. 8 odst. 1 a čl. 9 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 a čl. 12 odst. 1 třetího a čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 1 třetího a čtvrtého pododstavce a čl. 15 odst. 1 třetího a čtvrtého pododstavce nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016, COM(2023) 294 final, k dispozici na adrese <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CSTXT/?uri=CELEX%3A52023DC0294>.

(1340) Po poskytnutí konečných informací požádala společnost Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. o samostatný doplňkový kód TARIC, který ji odliší od společnosti Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd (dále jen „skupina JAC“). Argumentovala tím, že společnosti jednají nezávisle a že není vykonáván žádný faktický vliv.

Komise uvedla, že vztah mezi společnostmi Volkswagen a skupinou JAC byl šetřením prokázán. Konkrétně skupina JAC přispěla k nedávnému navýšení kapitálu společnosti Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd., přičemž její akcie představují 25 % celkového kapitálu ⁽¹⁷⁵⁾. Tento vztah na základě držby akcií potvrdila i skupina Volkswagen Group China ⁽¹⁷⁶⁾. Komise se nicméně s ohledem na možnost přijetí nabídek závazků po uložení konečných opatření, jak je uvedeno v 1422. bodě odůvodnění, rozhodla označit každého vyvážejícího výrobce v normativní části a příloze tohoto nařízení zvláštním doplňkovým kódem TARIC. Zvláštní doplňkové kódy TARIC kromě toho umožní Komisi sledovat dovoz dotčeného výrobku podle jednotlivých vyvážejících výrobců.

(1341) Po poskytnutí konečných informací požádala skupina Geely, aby byl do normativní části zahrnut další výrobce ve spojení.

(1342) Komise tyto žádosti zamítla z důvodu nedostatečného odůvodnění, které by jeho zahrnutí opodstatňovalo.

(1343) Vzhledem k závěrům, k nimž se dospělo ohledně subvencí, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie, a v souladu s článkem 15 základního nařízení by měla být uložena konečná vyrovnávací opatření, jež zabrání tomu, aby subvencovaný dovoz dotčeného výrobku způsoboval výrobnímu odvětví Unie další újmu.

(1344) Na základě výše uvedených skutečností by sazby konečného vyrovnávacího cla na základě ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením měly činit:

Společnost	Konečné 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	17,0 %
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 — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
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.	35,3 %

⁽¹⁷⁵⁾ <https://autonews.gasgoo.com/m/70031853.html>.
⁽¹⁷⁶⁾ <https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/volkswagenanhui>.

Společnost	Konečné vyrovnávací clo
Tesla (Shanghai) Co., Ltd.	7,8 %
Jiné spolupracující společnosti (příloha)	20,7 %
Všechny ostatní společnosti	35,3 %

- (1345) Individuální sazby vyrovnávacího cla pro společnosti specifikované v tomto nařízení byly stanoveny na základě zjištění tohoto šetření. Odrážejí proto situaci zjištěnou během tohoto šetření, pokud jde o tyto společnosti. 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.
- (1346) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění těchto individuálních sazeb vyrovnávacího cla. Tato žádost musí být předložena Komisi⁽¹⁷⁷⁾. Žádost musí obsahovat veškeré příslušné informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dané společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude nařízení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (1347) Za účelem minimalizace rizika obcházení opatření kvůli rozdílům v celních sazbách je zapotřebí přijmout zvláštní opatření, která zajistí řádné uplatňování individuálních vyrovnávacích cel. Společnosti, na něž se vztahují individuální sazby vyrovnávacího cla, musí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Tato faktura musí vyhovovat požadavkům uvedeným v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není přiložena taková faktura, by se mělo vztahovat vyrovnávací clo platné pro „všechny ostatní společnosti“.
- (1348) I když je předložení této faktury celním orgánům členských států nezbytné pro uplatnění individuálních sazeb vyrovnávacího cla na dovoz, tato faktura není jediným prvkem, který celní orgány zohledňují. Celní orgány členských států by totiž měly i v případě, že je jim předložena faktura splňující všechny požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení, provést své obvyklé kontroly a mohou si stejně jako ve všech ostatních případech vyžádat i další doklady (přepravní doklady atd.) pro účely ověření správnosti údajů uvedených v celním prohlášení a pro zajištění toho, že bude následné použití celní sazby odůvodněné v souladu s celními předpisy.
- (1349) Pokud by se zejména po uložení dotčených opatření podstatně zvýšil objem vývozu některé ze společností využívajících nižší individuální celní sazby, lze takovéto zvýšení objemu považovat samo o sobě za změnu obchodních toků v důsledku uložených opatření ve smyslu čl. 23 odst. 1 základního nařízení. Za takových okolností a za předpokladu, že jsou splněny příslušné podmínky, lze zahájit šetření zaměřené proti obcházení předpisů. V rámci takového šetření lze mimo jiné prověřit potřebu zrušit individuální celní sazbu (sazby) a následně uložit celostátní clo.
- (1350) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání vyrovnávacích cel, mělo by se vyrovnávací clo pro všechny ostatní společnosti použít nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolečně pracovali, nýbrž také na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.
- (1351) V návaznosti na poskytnutí prozatímních informací požádala jedna ze společností – společnost Dfsk Motor Co. Ltd o změnu názvu na Seres Auto (Hubei) Co., Ltd. Uvedená žádost byla přijata a název této společnosti byl zahrnut do přílohy.

⁽¹⁷⁷⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

8.2. Uvolnění prozatímního cla

- (1352) V čl. 16 odst. 2 základního nařízení se uvádí, že Komise rozhodne o tom, do jaké míry má být prozatímní clo skutečně vybráno.
- (1353) V čl. 16 odst. 2 je dále stanoveno, že v případě hrozby podstatné újmy se prozatímní cla nevyberou, pokud není zjištěno, že by z hrozby podstatné újmy bez uplatnění prozatímního cla skutečně vznikla podstatná újma.
- (1354) Na základě zjištění ve stávajícím případě a vzhledem k tomu, že nelze prokázat, že při neexistenci prozatímních opatření by se hrozba újmy stala podstatnou újmou, měla Komise za to, že podle čl. 16 odst. 2 základního nařízení by částky zajištěné prostřednictvím prozatímního vyrovnávacího cla uloženého prozatímním nařízením měly být uvolněny, a nikoli vybrány.
- (1355) Po poskytnutí prozatímních informací společnost NIO tvrdila, že prozatímní cla by neměla být vybrána s konečnou platností, protože Komise nedodržela čtyřtýdenní období předběžného poskytování informací. Skupina SAIC rovněž tvrdila, že prozatímní cla by neměla být vybírána z důvodu pozdního zveřejnění prozatímního nařízení. Společnost Polestar rovněž tvrdila, že Komise by neměla vybírat prozatímní clo, neboť nezjistila podstatnou újmu.
- (1356) Vzhledem k závěru uvedenému v 1353. bodě odůvodnění tohoto nařízení byla tato tvrzení považována za bezpředmětná.

8.3. Uložení vyrovnávacích cel se zpětnou působností

- (1357) Jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění tohoto nařízení, nařízením o celní evidenci zavedla Komise s ohledem na dovoz výrobku, který je předmětem šetření, celní evidenci za účelem možného uplatnění vyrovnávacích opatření se zpětnou působností podle čl. 24 odst. 5 základního nařízení.
- (1358) Podle čl. 16 odst. 4 základního nařízení může být se zpětnou působností uloženo clo na „výrobky, které byly propuštěny do volného oběhu nejvýše 90 dnů přede dnem použitelnosti prozatímních opatření“.
- (1359) Na základě zjištění ve stávajícím případě a vzhledem k tomu, že nelze prokázat, že újma, kterou by bylo obtížné napravit, začala vznikat před ukončením šetření, měla Komise za to, že jedna ze zákonných podmínek podle čl. 16 odst. 4 základního nařízení nebyla splněna, a proto by na celně evidovaný dovoz nemělo být uloženo clo se zpětnou působností.

8.4. Závazky

- (1360) Po poskytnutí konečných informací předložila komora CCCME ve lhůtě stanovené v čl. 13 odst. 2 základního nařízení nabídku cenového závazku, a to jménem těchto dvanácti vyvážejících výrobců:

- SAIC Motor Corporation Limited
- Zhejiang Geely Automobile Company Limited
- BYD Auto Industry Company Limited
- BMW Brilliance Automotive Ltd.
- Great Wall Motor Company Limited
- NIO Holding Co., Ltd
- Chery Automobile Co., Ltd
- China FAW Corporation Limited
- Dongfeng Motor Group Co., Ltd.

- XPeng Inc.
- Seres Auto Co., Ltd.
- Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd. (bez zahrnutí společnosti Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd).

(1361) Kromě toho tři vyvážející výrobci (z toho dva ze skupiny Geely) nabídli alternativní cenové závazky v případě, že by nebyly přijaty cenové závazky nabídnuté komorou CCCME. Alternativní závazky nabídli tito vyvážející výrobci:

- Skupina SAIC
- Smart Automobile Co., Ltd. („Smart“) (skupina Geely)
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (skupina Geely).

(1362) Podle článku 13 základního nařízení musí být nabídnutý cenový závazek dostatečný k odstranění poškozujícího účinku subvencí a jeho přijetí nesmí být považováno za neproveditelné. Komise posoudila nabídky s ohledem na tato kritéria a dospěla k závěru, že nabídky nejsou dostatečné a že jejich přijetí by bylo z níže uvedených důvodů neproveditelné.

8.4.1. KOMORA CCCME

(1363) Komise konstatovala, že předložená nabídka je s ohledem na navrhovanou minimální dovozní cenu nedostatečná. Komora CCCME totiž nabídla pro širokou škálu modelů výrobků jedinou minimální dovozní cenu, která se vztahovala na všechna PCN a výrobky od vyvážejících výrobců s různými celními sazbami. Minimální dovozní cena odrážela celní sazbu ve výši 21,3 % a nezohledňovala skutečnost, že skupina SAIC by podléhala vyšší celní sazbě.

(1364) Kromě toho komora CCCME nabídla indexaci minimální dovozní ceny na základě cenových kotací indexu cen lithium-iontových baterií. Navrhovaná indexace byla považována za nedostatečnou vzhledem k tomu, že zbývající významná část výrobních nákladů je nejen vystavena kolísání cen, ale také postrádá použitelné referenční hodnoty a monitorovací nástroje.

(1365) Komora CCCME rovněž navrhla možnost prodeje za minimální dovozní cenu, aniž by se na něj vztahovala nižší celní sazba, než je míra subvencování působící újmu, která byla stanovena v šetření. Zejména navrhla zavedení roční kvóty pro počáteční tříleté období, během nějž by dovoz uskutečněný v rámci kvóty mohl být prodáván za cenu nižší, než je minimální dovozní cena, a měl by prospěch ze snížené úrovně cla. Komise se proto domnívala, že toto ujednání by nebylo k odstranění poškozujícího účinku subvencí přiměřené.

(1366) Komise rovněž dospěla k závěru, že přijetí takového závazku by bylo neproveditelné ve smyslu článku 13 základního nařízení, a to z níže uvedených důvodů.

(1367) V případě BEV se jedná o vysoce sofistikovaný výrobek, který má mnoho modelů s řadou konfigurací, což vede ke značným cenovým rozdílům mezi typy a modely výrobků, a to i v souvislosti se zvolenou volitelnou výbavou. Velké množství typů výrobku s sebou nese vysoké riziko křížové kompenzace mezi různými typy výrobku.

(1368) Kromě toho má většina čínských vyvážejících výrobců, na něž se vztahuje nabídka závazku, extrémně složité podnikové struktury se stovkami společností v rámci každé skupiny a s četnými prodejními kanály v celé Číně, Unii a ve zbytku světa. Tato složitost spolu se skutečností, že několik vyvážejících výrobců zahrnutých do nabídky vyrábí a prodává různé další výrobky (automobily se spalovacím motorem, hybridní vozidla atd.) a poskytuje různé další služby prostřednictvím stejných četných prodejních kanálů a stejným zákazníkům, s sebou nese vysoké riziko křížové kompenzace. To činí závazek nevymahatelným, a tudíž neproveditelným ve smyslu článku 13 základního nařízení, a to i s ohledem na skutečnost, že někteří členové při šetření plně nespolupracovali.

8.4.2. Alternativní nabídky závazků

- (1369) Vzhledem k tomu, že závazek nabídnutý komorou CCCME jménem 12 vyvážejících výrobců byl nedostatečný a neproveditelný, a proto nemohl být přijat, posoudila Komise závazek, který jako alternativu nabídli čtyři vyvážející výrobci.

8.4.2.1. Skupina SAIC

- (1370) Skupina SAIC nabídla alternativní závazek velmi podobný závazku nabídnutému komorou CCCME. Na rozdíl od komory CCCME však skupina SAIC navrhla několik minimálních dovozních cen pro různá PCN, jež nezahrnují všechny modely prodávané touto skupinou. Jak již bylo uvedeno v 1367. bodě odůvodnění výše, složitost dotčeného výrobku a velké množství typů výrobku s sebou nesou riziko křížové kompenzace. Závazek nabídnutý skupinou SAIC neobsahoval žádnou povinnost k odstranění tohoto rizika. Nabídka zahrnovala úpravu minimální dovozní ceny na základě ceny baterií. Ceny BEV jsou však ovlivněny podstatnými dodatečnými nákladovými položkami za kolísavé ceny, které nabídka neřešila, a nezabývala se ani jejich referenčními hodnotami a prostředky jejich monitorování.
- (1371) Prosazování a monitorování závazků navíc vyžaduje úzkou spolupráci a transparentnost mezi Komisí a vyvážejícím výrobcem. V tomto ohledu a jak je popsáno v oddíle 3.3.2, skupina SAIC během šetření s Komisí plně nespolupracovala. Tato nedostatečná spolupráce vyvolává vážné pochybnosti o tom, zda by skupina SAIC byla v budoucnosti schopna poskytovat nezbytné informace, které by Komisi umožnily závazek řádně monitorovat a provádět jej. Z tohoto důvodu jsou jakékoli nabídky závazku ze strany této společnosti neproveditelné a nevymahatelné.
- (1372) Komentáře týkající se závazku nabídnutého komorou CCCME v 1364. až 1368. bodě odůvodnění tohoto nařízení jsou použitelné i na závazek, který nabídla skupina SAIC.
- (1373) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že nabídka předložená skupinou SAIC je nedostatečná a neproveditelná.

8.4.2.2. SPOLEČNOST SMART

- (1374) Závazek nabídnutý společností Smart spočíval v minimální dovozní ceně pro každý typ výrobku (PCN) vyráběný a prodávaný během období šetření. Minimální dovozní ceny vycházely z průměrné ceny CIF těchto typů výrobku v období šetření, upravené směrem dolů po odečtení nákladů po dovozu a snížení nákladů na suroviny. Úroveň těchto minimálních dovozních cen proto nevedla k žádnému zvýšení ceny na úroveň, která by byla dostatečná k odstranění poškozujícího účinku subvencování.
- (1375) Kromě toho skupina Geely, k níž vyvážející výrobci patří, s Komisí plně nespolupracovala (viz oddíl 3.3.3 tohoto nařízení), a proto se rovněž uplatní zjištění uvedená v 1371. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (1376) V neposlední řadě, jak již bylo uvedeno v 1367. bodě odůvodnění tohoto nařízení ve vztahu k jiným nabídkám, složitost dotčeného výrobku, četné typy výrobku a modely (i v rámci jednoho PCN, pro něž byla navržena jedna minimální dovozní cena), složitá struktura společností a složité obchodní kanály s sebou nesou vysoké riziko křížové kompenzace.
- (1377) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že nabídka předložená společností Smart je nedostatečná a neproveditelná.

8.4.2.3. Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

- (1378) Společnost Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co předložila dvě nabídky, z nichž každá se týkala konkrétní značky.

8.4.2.3.1. Nabídka č. 1: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

- (1379) Nabídka obsahovala dva alternativní cenové závazky pro konkrétní značku: Možnost A s minimálními dovozními cenami pro všechny příslušné PCN navrženými na úrovni ceny CIF stanovené pro skupinu Geely během období šetření. Možnost B rovněž vycházela z úrovně cen CIF, k níž bylo připočteno subvenční rozpětí stanovené v šetření pro skupinu Geely. Zbývající ujednání byla podobná v obou navrhovaných variantách závazku.
- (1380) Bylo navrženo omezit uplatňování závazku na dobu 26 měsíců a na určitý objem.
- (1381) Komise uvedla, že navrhované minimální dovozní ceny byly na stejné úrovni jako cena stanovená během šetření, a tudíž neodstraňovaly poškozující účinek subvencování.
- (1382) Poté Komise analyzovala možnost B, v níž byly navrženy minimální dovozní ceny na úrovni CIF zvýšené o subvenční sazbu stanovenou pro skupinu Geely. Možnost A i možnost B však zahrnovaly úpravu hodnoty CIF směrem dolů v důsledku snížení cen baterií. Návrhy rovněž zahrnovaly indexaci minimálních dovozních cen na základě ceny baterií, která byla považována za nedostatečnou vzhledem k tomu, že zbývající podstatná část výrobních nákladů je nejen náchylná ke kolísání cen, ale také postrádá spolehlivé referenční hodnoty a účinné monitorovací nástroje. Komise dále dospěla k závěru, že ze stejných důvodů, které již byly uvedeny v 1375. až 1376. bodě odůvodnění tohoto nařízení, je daný závazek nedostatečný.
- (1383) Kromě toho obsahovala nabídka návrh na posouzení souladu s minimální dovozní cenou nikoli pro každou jednotlivou prodejní transakci, ale na základě průměrných čtvrtletních cen, a to vzhledem ke skutečnosti, že v rámci jednoho PCN jsou zahrnuty různé modely s různými cenovými rozpětími. Tento mechanismus by však vyvážejícímu výrobcí umožnil, aby do Unie vyvážel některé výrobky za cenu, která je nižší než minimální dovozní cena, a některé za cenu, která ji převyšuje, což je v rozporu s hlavním cílem minimální dovozní ceny a závazku, tj. zvýšením ceny na úroveň odstraňující poškozující účinek subvencování. Navrhovaný mechanismus nejenže s sebou nesl riziko křížové kompenzace, ale dokonce ji legalizoval.
- (1384) Skupina Geely, k níž vyvážející výrobce patří, navíc s Komisí plně nespolupracovala (viz oddíl 3.3.3 tohoto nařízení), a proto se rovněž uplatní zjištění již uvedená v 1371. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (1385) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že nabídka předložená společností Polestar je nedostatečná a neproveditelná.

8.4.2.3.2. Nabídka č. 2: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

- (1386) Druhý cenový závazek „nabídka č. 2“ byl omezen na jinou konkrétní značku a byl podobný „nabídce č. 1“ popsané výše, a rovněž zahrnoval dvě možnosti, které však byly omezeny na ještě kratší období – do konce roku 2025.
- (1387) Možnost A nemohla být přijata ze stejných důvodů, které jsou popsány v 1381. bodě odůvodnění tohoto nařízení.
- (1388) V nabídce bylo navrženo posoudit soulad prodejních cen s minimální dovozní cenou na základě průměrných čtvrtletních cen, neboť v rámci jednoho PCN existují různé modely s různými cenovými rozpětími. Tento mechanismus by však dané společnosti umožnil, aby do Unie vyvážela některé výrobky za cenu, která je nižší než minimální dovozní cena, a některé za cenu, která ji převyšuje, což je v rozporu s hlavním cílem cenového závazku, konkrétně zvýšením ceny na úroveň odstraňující poškozující účinek subvencování. Navrhovaný mechanismus nejenže s sebou nesl riziko křížové kompenzace, ale v zásadě ji legalizoval.
- (1389) V rámci možnosti A byla navržena minimální dovozní cena na úrovni ceny CIF v období šetření. Navržená minimální dovozní cena neodstraňovala žádnou míru subvencování. Naopak byla navržena úprava hodnoty CIF stanovené pro skupinu Geely směrem dolů z důvodu snížení cen baterií, jakož i z důvodu technických rozdílů mezi prodávanými modely ve srovnání s jinými modely prodávanými skupinou Geely. Nabídka rovněž obsahovala několik minimálních dovozních cen pro různá PCN v rámci jednoho modelu, avšak nepokrývala všechna PCN prodávaná uvedenou skupinou ani všechna PCN, u nichž se prodej v případě daného modelu očekává.

- (1390) U možnosti B bylo rozpětí subvence připočteno k upravené hodnotě CIF (včetně úpravy směrem dolů v důsledku poklesu cen baterií, jakož i v důsledku technických rozdílů mezi prodávanými modely v porovnání s jinými modely prodávanými skupinou Geely), avšak nabídka závazku se vztahovala pouze na jedno PCN a omezený počet výrobků prodáváných do Unie. Riziko křížové kompenzace bylo proto velké.
- (1391) Žádná z možností nezohledňovala celkový počet modelů prodáváných skupinou Geely v rámci PCN uvedených v nabídce. V případě BEV se obecně jedná o vysoce sofistikovaný výrobek, který má mnoho modelů s řadou konfigurací, což vede ke značným cenovým rozdílům mezi typy výrobků a modely, a to i v souvislosti se zvolenou volitelnou výbavou. Velké množství typů výrobku s sebou nese vysoké riziko křížové kompenzace mezi různými typy výrobku.
- (1392) Skupina Geely má navíc mimořádně složitou podnikovou strukturu s několika stovkami společností ve spojení a četnými prodejními kanály v celé Číně, EU a ve zbytku světa. Tato složitost spolu se skutečností, že skupina Geely vyrábí a prodává různé další výrobky (automobily se spalovacím motorem, hybridní vozidla atd.) a poskytuje různé další služby prostřednictvím stejných četných prodejních kanálů a stejným zákazníkům, s sebou nese vysoké riziko křížové kompenzace.
- (1393) Skupina Geely, k níž vyvážející výrobce patří, navíc s Komisí plně nespolupracovala (viz oddíl 3.3.3 tohoto nařízení), a proto se rovněž uplatní zjištění již uvedená v 1371. bodě odůvodnění tohoto nařízení. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že nabídka předložená společností Volvo je nedostatečná a neproveditelná.
- (1394) Komise zaslala všem žadatelům dopis, v němž uvedla výše uvedené důvody odmítnutí jejich nabídek závazku. Všichni žadatelé, jakož i skupina Geely zaslali k tomuto dopisu připomínky. Tyto připomínky byly zúčastněným stranám zpřístupněny ve spisu.

KOMORA CCCME

- (1395) Pokud jde o návrh minimální dovozní ceny a jeho posouzení Komisí jako nedostatečný, jelikož navrhoval jednu minimální dovozní cenu pro různé typy a modely BEV, komora CCCME tvrdila, že její přístup je v souladu s dřívějšími postupy EU a jeho cílem je zjednodušit provádění cenového závazku. Komora CCCME však předložila revidovaný návrh, který zahrnoval minimální dovozní ceny podle PCN a roční prodejní kvótu na úrovni minimálních dovozních cen.
- (1396) Pokud jde o křížovou kompenzaci, komora CCCME tvrdila, že obavy Komise ohledně křížové kompenzace mezi BEV byly neopodstatněné, neboť nový návrh obsahoval minimální dovozní ceny podle PCN, čímž byla tato otázka účinně řešena. Dále tvrdila, že transparentnost trhu BEV v EU a nízký počet renomovaných vyvážejících výrobců toto riziko dále zmírňuje. Komora CCCME nabídla, že do závazku zahrne doložku požadující, aby vyvážející výrobci zahrnutí do její nabídky závazku poskytli pro účely ověření údaje o svém celkovém vývozu do EU, včetně BEV, hybridních vozidel a vozidel na benzin.
- (1397) Pokud jde o monitorování a dodržování souladu, komora CCCME tvrdila, že Komise má možnost monitorovat prodej a ceny BEV prostřednictvím různých databází, a tím zabezpečovat soulad a zamezovat křížové kompenzaci.
- (1398) Pokud jde o nevhodnost indexace minimální dovozní ceny pouze na základě cen baterií, komora CCCME tvrdila, že tento návrh je ovlivněn skutečností, že baterie jsou nejdůležitější nákladovou složkou BEV. Rovněž argumentovala existencí precedentů, a sice že v jiných případech byla indexace minimální dovozní ceny spojena s hlavní surovinou nebo cenovou složkou výrobku, který byl předmětem šetření.
- (1399) Pokud jde o množstevní ujednání, komora CCCME uvedla, že je ochotna diskutovat o snížené sazbě vyrovnávacího cla a upravit ji v případě množstevního ujednání. Komora CCCME uvedla, že Komise zjistila hrozbu újmy pro výrobní odvětví Unie, nikoli skutečnou újmu, a že její navrhovaná minimální dovozní cena odráží údajné subvencování a má za cíl jej vyrovnat v souladu s posouzením Komise. Rovněž tvrdila, že její návrh zahrnuje jak cenovou složku, tak i kvantitativní složku, čímž reagovala na obavy Komise. Množství, na které se vztahují sazby vyrovnávacího cla, bylo nižší než čínský vývoz BEV do EU v roce 2022, což by nemělo výrobnímu odvětví EU způsobit újmu.

- (1400) Komise předložené připomínky pečlivě analyzovala, ale nezjistila žádné důvody pro změnu svých závěrů, jak je uvedeno v oddíle 8.4.1 výše. Komora CCCME se pokusila řešit některé důvody zamítnutí předložením nové nabídky závazku. Tato nabídka však byla učiněna po uplynutí lhůty a již z tohoto důvodu mohla být odmítnuta. Komise ji nicméně s ohledem na zvláštnosti tohoto případu analyzovala a shledala, že ačkoli nová nabídka již neobsahovala jen jedinou minimální dovozní cenu, ale jednu minimální dovozní cenu pro každé PCN a byla přesnější, stále neřešila řadu obav Komise, pokud jde o dostatečnost nabídky. Konkrétně aktualizované minimální dovozní ceny podle PCN i nadále vycházely z průměrného váženého cla, zatímco specifické úrovně cla, zejména vyšší úroveň pro skupinu SAIC, nebyly zohledněny. Navrhované minimální dovozní ceny proto neodstraní škodlivé účinky subvencí v souvislosti s velkým počtem prodejů na vývoz. Návrh navíc stále obsahoval roční kvótu prodeje pod úrovněmi minimální dovozní ceny, na kterou by se mohlo vztahovat nižší clo, než je clo stanovené v šetření. Ani aktualizovaná nabídka proto nebyla považována za dostatečnou.
- (1401) Pokud jde o neproveditelnost, Komise se domnívala, že i v případě, že by při monitorování a prosazování všichni vyvážející výrobci plně spolupracovali, což se v rámci šetření nedělo, zdál by se závazek v této fázi neproveditelný, a to vzhledem k velkému počtu transakcí, složité struktuře a prodejním kanálům vyvážejících výrobců, zahrnutí společností nezařazených do vzorku, které nebyly šetřeny, a široké škále modelů, typů výrobku a volitelné výbavy, jež by bylo třeba obsáhnout.

Skupina SAIC

- (1402) Skupina SAIC podpořila závazek nabídnutý komorou CCCME a projevila ochotu upravit minimální dovozní ceny založené na PCN s cílem odstranit subvencování zjištěné při šetření a společně s Komisí prozkoumat alternativní minimální dovozní ceny. Rovněž navrhla zahrnout ustanovení vyžadující podávání zpráv o veškerém prodeji na vývoz do EU, aby byla zajištěna transparentnost a účinné provádění závazku.
- (1403) Skupina SAIC tvrdila, že roční kvóta v její nabídce závazku je stanovena na úrovni nepůsobící újmu, která je výrazně nižší než objem vývozu BEV skupiny SAIC během období šetření, a proto nemá na výrobní odvětví EU žádný škodlivý účinek. Rovněž tvrdila, že mechanismus úpravy minimální dovozní ceny založený na cenách baterií je použitelný, neboť baterie jsou hlavním faktorem ovlivňujícím cenu BEV.
- (1404) Komise argumenty skupiny SAIC zvážila, ale vzhledem k tomu, že nebyl k dispozici nový nebo aktualizovaný návrh, potvrdila své závěry uvedené v oddíle 8.4.2.1 výše. Zejména s ohledem na skutečnost, že skupina SAIC spolupracovala při šetření pouze částečně, Komise nesouhlasila s jejím tvrzením, že lze zajistit transparentnost a účinné provádění závazku. Roční kvóta prodeje pod minimální dovozní cenou, která by mohla těžit ze snížené úrovně cla, znamená, že škodlivý účinek subvencování by nebyl zcela odstraněn.

Smart Automobile Co., Ltd. („Smart“) (skupina Geely)

- (1405) Společnost Smart požádala Komisi, aby nabídku přehodnotila s ohledem na její tvrzení, že působí nezávisle na skupině Geely a neměla by být považována za její součást. Společnost dále tvrdila, že může zaručit plnou transparentnost, pokud jde o její prodejní kanály a stanovování cen, a tím zajistit plné dodržování a proveditelnost závazku. Společnost dále uvedla, že její současné prodejní ceny na trhu Evropské unie jsou sladěné s prodejními cenami jejích přímých konkurentů nebo jsou vyšší a že je otevřena diskusi o jakýchkoli nezbytných úpravách minimální dovozní ceny.
- (1406) Komise argumenty předložené společností Smart pečlivě zvážila, nicméně potvrdila své závěry uvedené v oddíle 8.4.2.2 výše. Konkrétně úroveň navržených minimálních dovozních cen nevedla k žádnému zvýšení ceny na úrovni, která by byla dostatečná k odstranění poškozujícího účinku subvencování. Nabídku závazku společnosti navíc nelze posoudit nezávisle na skupině nebo společnosti, která vlastní a spravuje výrobní závod, v němž jsou dotčené výrobky vyráběny před vývozem do Unie.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (skupina Geely)**— Nabídka č. 1:**

- (1407) Společnost tvrdila, že neexistuje žádné riziko křížové kompenzace mezi skupinou Geely a značkou, na kterou se nabídka vztahuje, neboť ceny automobilů jsou stanoveny na základě zavedených zásad týkajících se převodních cen, které zajišťují transparentnost a soulad s různými právními předpisy. Účetní systém společnosti týkající se dotčené značky může sledovat cenu, za kterou zákazníci kupují jednotlivá vozidla, a zabránit tak křížové kompenzaci. Kromě toho daná společnost jakožto nezávislá kótovaná společnost podléhá rozsáhlým požadavkům na zpřístupňování informací a přísným účetním standardům a transakce mezi společnostmi a stranami ve spojení se řídí právními předpisy a politikami, které zajišťují zásady tržního odstupu. Společnost má rovněž zavedeny interní pokyny a politiky, které mají bránit křížové kompenzaci. Stejně tak má jasnou podnikovou strukturu a prodejní kanály, které nezahrnují širší skupinu Geely. Finanční záznamy společnosti umožňují, aby Komise ověřila dodržování cenového závazku.
- (1408) Pokud jde o dostatečnost nabídky závazku, společnost tvrdila, že navrhované ceny uvedené v možnosti A účinně odstraňují jakoukoli hrozbu újmy, jak je stanoveno v čl. 13 odst. 1 posledním pododstavci základního nařízení. Tyto ceny nejsou navrženy tak, aby řešily otázku subvencování. Vzhledem k tomu, že ceny modelu dané značky jsou již vysoké, zahrnutí subvenčního rozpětí (možnost B) vypočteného Komisí do těchto již tak vysokých cen by vedlo k nepřiměřené úrovni minimálních dovozních cen. Úpravy navrhovaných minimálních dovozních cen byly nezbytné, zejména proto, aby zohlednily významné rozdíly mezi cenou baterií během období šetření a běžnými cenami, a nemají dopad na odstranění hrozby újmy.
- (1409) Společnost tvrdila, že nedostatečná spolupráce skupiny Geely nebyla pro její nabídku cenového závazku relevantní. Zapojení skupiny Geely není pro prosazování cenového závazku nutné, s výjimkou podpisu ověřených faktur. Společnost rovněž tvrdila, že ověřování souladu s podmínkami závazku by mohlo být prováděno výhradně prostřednictvím jejího ústředí pro dotčenou značku v EU, které během šetření plně spolupracovalo.
- (1410) Komise tyto připomínky pečlivě zvážila, nicméně potvrdila své závěry uvedené v oddíle 8.4.2.3 výše. Pokud jde konkrétně o proveditelnost závazku, Komise nesohlasila s tvrzením, že prosazování cenového závazku nevyžaduje zapojení skupiny Geely. Nabídku závazku společnosti nelze posoudit, monitorovat a prosazovat nezávisle na skupině nebo společnosti, která vlastní a spravuje výrobní závod, v němž jsou dotčené výrobky vyráběny před vývozem do Unie.
- (1411) Pokud jde o dostatečnost nabídky, Komise se domnívala, že řada modelů, jichž se týkají minimální dovozní ceny, nebyla ještě v období šetření do Unie vyvážena, v důsledku čehož se stanovení přiměřené minimální dovozní ceny stává obzvláště problematickým. Vzhledem k tomu, že navrhované úrovně minimální dovozní ceny v možnosti A byly nižší než ceny CIF v období šetření, z nichž minimální dovozní ceny vycházely, Komise dále zopakovala, že předložená nabídka není dostatečná, neboť neodstraňuje poškozující účinek subvencí. Možnost B zahrnovala vyšší subvencování zjištěnou během období šetření, ale také úpravu směrem dolů na základě vývoje cen baterií po období šetření. Tím se oslabil účinek úpravy ceny směrem nahoru potřebné k odstranění poškozujícího účinku subvencí, a výsledkem tak byla minimální dovozní cena, která zcela neodstranila míru subvencování zjištěnou v období šetření. Kromě toho Komise na základě dostupných údajů ⁽¹⁷⁸⁾ zjistila, že se pokles cen baterií nepromítl v prodejních cenách dotčeného výrobku pro konečné zákazníky. Navíc kromě vývoje cen baterií nebyl zohledněn vývoj cen jiných vstupních materiálů, které mají podstatný dopad na celkové výrobní náklady. V neposlední řadě Komise nesohlasila s tvrzením, že minimální dovozní cena nemusí vyrovnávat subvencování, ale že by měla být považována za přiměřenou, pokud odstraňuje jakoukoli hrozbu újmy, a zdůraznila, že pravidlo nižšího cla se v antisubvenčních šetřeních zpravidla nepoužije. Komise je proto toho názoru, že obecně lze poškozující účinek subvencí odstranit pouze tak, že se plně odstraní míra subvencování, která byla zjištěna během šetření. Rovněž chyběl faktický základ pro omezení minimální dovozní ceny na odstranění jakékoli hrozby újmy, neboť Komise v tomto šetření nečinila žádná zjištění ohledně úrovní cen nepůsobících újmy.

⁽¹⁷⁸⁾ <https://ev-database.org>.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (skupina Geely)— **Nabídka č. 2:**

- (1412) Společnost tvrdila, že posouzení rizika křížové kompenzace ze strany Komise bylo nesprávné. Tvrdila, že ceny dotčeného modelu BEV jsou stanoveny transparentně na základě zavedených zásad pro převodní ceny a že každý zákazník kupuje jedno vozidlo BEV, díky čemuž není křížová kompenzace na úrovni zákazníka možná. Jako nezávislá kótovaná společnost se řídí právními předpisy zakazujícími křížovou kompenzaci. Zdůraznila, že dodržuje obsáhlé předpisy. Křížové kompenzaci brání rovněž její podniková kultura dodržování vnitřních směrnic a politik. Všechny transakce jsou pečlivě zaznamenávány ve finančních záznamech, což Komisi umožňuje ověření souladu.
- (1413) Společnost rovněž tvrdila, že rozsah závazku je omezený, přičemž minimální dovozní cena se blíží tržní ceně, čímž se omezuje možnost uměle vysokých marží. Kromě toho byl závazek omezený co do doby trvání a objemu, čímž bylo riziko křížové kompenzace dále sníženo. Vyloučení některých PCN z cenového závazku mělo za cíl zajistit soulad s minimální dovozní cenou a ověření křížové kompenzace mezi PCN bylo vzhledem k významným fyzickým rozdílům a jednotlivým sériovým čísly proveditelné.
- (1414) Společnost tvrdila, že Komise může ověřit, že cena dotčeného modelu se u různých typů maloobchodníků neliší. Navzdory složitosti struktury skupiny Geely zůstávají struktura a prodejní kanály společnosti dané značky jasné a nezávislé na širší skupině Geely.
- (1415) Společnost dále tvrdila, že minimální dovozní cena předložená v rámci možnosti A byla navržena tak, aby odstranila hrozbu újmy, a nikoli aby odstranila subvencování, a že vysoká míra subvencování zjištěná u skupiny Geely se částečně zakládala na použití dostupných údajů podle článku 28 základního nařízení. Dotčený model byl z hlediska ceny na špičce daného segmentu a ceny CIF použité ke stanovení minimálních dovozních cen byly již velmi vysoké. Pokud by k těmto již vysokým cenám bylo připočteno vysoké subvenční rozpětí vypočtené Komisí, byly by výsledkem nepřiměřené úrovně minimálních dovozních cen. Úpravy minimální dovozní ceny byly nezbytné, aby odrazily rozdíly v cenách baterií a fyzických vlastnostech mezi dotčeným modelem a modely prodávanými skupinou v období šetření. Tyto úpravy nemají vliv na odstranění hrozby újmy.
- (1416) V neposlední řadě společnost tvrdila, že úsudek Komise, pokud jde o nevymahatelnost cenového závazku z důvodu nedostatečné spolupráce skupiny Geely, je irrelevantní. Společnost tvrdila, že prosazování vyžaduje minimální účast skupiny Geely a že soulad lze v plném rozsahu ověřit prostřednictvím jejího ústředí pro dotčenou značku v EU, které během šetření plně spolupracovalo.
- (1417) Komise předloženou argumentaci pečlivě zvážila, nicméně potvrdila své závěry uvedené v oddíle 8.4.2.4 výše. Pokud jde konkrétně o proveditelnost závazku, Komise nesouhlasila s tvrzením, že prosazování cenového závazku nevyžaduje zapojení skupiny Geely. Nabídku závazku společnosti nelze posoudit, monitorovat a prosazovat nezávisle na skupině nebo společnosti, která vlastní a spravuje výrobní závod, v němž je dotčený model vyráběn před vývozem do Unie.
- (1418) Pokud jde o dostatečnost nabídky, Komise se domnívala, že dotčený model nebyl v období šetření do Unie vyvážen, v důsledku čehož se stanovení přiměřené minimální dovozní ceny stává obzvláště problematickým. Vzhledem k tomu, že navrhované úrovně minimální dovozní ceny v možnosti A byly nižší než ceny CIF v období šetření, z nichž minimální dovozní ceny vycházely, Komise dále zopakovala, že předložená nabídka není dostatečná, neboť neodstraňuje poškozující účinek subvencí. Možnost B zahrnovala míru subvencování zjištěnou během období šetření, avšak upravenou směrem dolů na základě vývoje cen baterií po období šetření a fyzických rozdílů mezi dotčeným modelem a modely prodávanými skupinou v období šetření, z nichž se vycházelo při stanovení minimálních dovozních cen. Tyto úpravy směrem dolů oslabily účinek úpravy ceny směrem nahoru potřebné k odstranění poškozujícího účinku subvencí zjištěného během šetření. Kromě toho, jak již bylo uvedeno v 1411. bodě odůvodnění výše, Komise zjistila, že pokles cen baterií, k němuž podle společnosti došlo, se nepromítl v prodejních cenách dotčeného výrobku pro konečné zákazníky. Rovněž nebyl zohledněn vývoj cen jiných vstupních materiálů než baterií. Navrhovaná indexace proto byla považována za nedostatečnou.

- (1419) V neposlední řadě Komise nesouhlasila s tvrzením, že minimální dovozní cena nemusí vyrovnávat subvencování, ale že by měla být považována za přiměřenou, pokud odstraňuje jakoukoli hrozbu újmy, a zdůraznila, že pravidlo nižšího cla se v antisubvenčních šetřeních zpravidla nepoužije. Komise je proto toho názoru, že obecně lze poškozující účinek subvencí odstranit pouze tak, že se plně odstraní míra subvencování, která byla zjištěna během šetření. Rovněž chyběl faktický základ pro omezení minimální dovozní ceny na odstranění jakékoli hrozby újmy, neboť Komise v tomto šetření neučinila žádná zjištění ohledně úrovně cen nepůsobících újmu.

Skupina Geely

- (1420) Skupina Geely sice nepředložila nabídku jménem skupiny, avšak vyjádřila zklamání nad tím, že Komise považovala nabídky závazků za nedostatečné. Skupina Geely zopakovala, že plně podporuje své portfoliové společnosti a že je i nadále odhodlána nalézt řešení v podobě takového závazku, který by Komisi uspokojil. Nesouhlasila s tvrzením, že částečná nedostatečná spolupráce má nepříznivý dopad na závazek. Skupina Geely tvrdila, že v daném případě, který byl z hlediska rozsahu, složitosti a krátkých lhůt bezprecedentní, plně spolupracovala.

8.4.2.4. Závěr o nabídkách cenového závazku

- (1421) Po analýze nabídek s ohledem na připomínky stran měla Komise za to, že nesplňují nezbytné požadavky dostatečnosti, účinnosti a vymahatelnosti. Komise proto dospěla k závěru, že nabídky cenového závazku nelze přijmout.
- (1422) Vzhledem ke zvláštnostem trhu BEV, který je v procesu transformace a rychle se vyvíjí, složitosti výrobku, jakož i s ohledem na výjimečné okolnosti uvedené v čl. 13 odst. 2 základního nařízení však dále probíhají konzultace s cílem určit cenové závazky, které jsou účinné a vymahatelné. Řešení na základě vzájemné dohody s čínskou vládou v podobě závazku s komorou CCCME a/nebo s jednotlivými vyvážejícími výrobci je možné nalézt a realizovat i po uložení konečných opatření. Pokud by bylo takové řešení nalezeno a realizováno, nebudou v případě dotčených vyvážejících výrobců vyrovnávací cla na základě platných právních předpisů včetně článku 13 základního nařízení vybrána.

8.5. Pozastavení opatření

- (1423) Po poskytnutí konečných informací čínská vláda, komora CCCME, společnost 22 a společnost Polestar tvrdily, že Komise by měla opatření pozastavit, pokud by byla uložena, v souladu s čl. 24 odst. 4 základního nařízení.
- (1424) Podle čínské vlády a komory CCCME Komise uznala, že unijní trh BEV je v procesu transformace a neustále se vyvíjí. Kromě toho se domnívaly, že se podmínky na trhu změnily v důsledku prudkého poklesu poptávky po BEV, který by se v důsledku vyrovnávacích opatření ještě zhoršil, což by následně vedlo k vyšším cenám a k ještě většímu omezení nabídky cenově dostupných BEV na trhu Unie. V neposlední řadě tvrdily, že tato situace ohrožuje proveditelnost plánu postupného ukončování uvádění na trh vozidel se spalovacím motorem do roku 2035, a proto je pozastavení opatření v zájmu Unie.
- (1425) Komise shledala, že žádost o pozastavení podle čl. 24 odst. 4 základního nařízení je obecná a nepodložená, pokud jde o prudký pokles poptávky po BEV (zakládala se pouze na článku v tisku týkajícím se německého trhu v červenci 2024 ⁽¹⁷⁹⁾).

⁽¹⁷⁹⁾ <https://cleantechnica.com/2024/08/07/evs-at-19-1-share-in-germany-bevs-still-overpriced>.

- (1426) Rovněž společnost Polestar měla za to, že se podmínky na trhu od období šetření změnily a že se odvětví BEV dostalo do záporné spirály. Podle společnosti Polestar se tento negativní trend projevil až v roce 2024, takže ochrana v této fázi je předčasná a měla by opačný účinek, než se zamýšlelo, neboť by zpomalila růst výrobního odvětví Unie a snížila jeho konkurenceschopnost. Kromě toho by krátkodobé pozastavení opatření snížilo pravděpodobnost, že se hrozba újmy promění ve skutečnou újmu. Opatření mohou výrobcům v Unii přinést úlevu až poté, co vznikne nový impuls k přechodu na elektrifikaci. Společnost Polestar upřesnila, že podporuje cíl šetření s ohledem na přechod Unie k elektrifikaci za spravedlivých podmínek, avšak požádala o pozastavení na dobu devíti měsíců, které by mělo být poté dále prodlouženo na dobu nejvýše jednoho roku, neboť na přizpůsobení se nové situaci potřebují společnost Polestar a výrobci původního zařízení v Unii více času, než je doba trvání šetření. Takové pozastavení by proto bylo v zájmu Unie.
- (1427) Komise měla za to, že výrobní odvětví Unie musí naléhavě dosáhnout úspor z rozsahu, aby mohlo snížit své jednotkové výrobní náklady, v důsledku čehož bude moci snížit své prodejní ceny. Pokud by Komise vyrovnávací opatření neuložila, výrobní odvětví Unie by nebylo schopno vyrábět a prodávat dostatek BEV, aby dosáhlo takových úspor z rozsahu a mohlo v budoucnosti snížit ceny. V takové situaci by proto pozastavení opatření bezprostředně po uložení, byť na krátkou dobu, vedlo k tomu, že jakýkoli pozitivní účinek opatření by byl diskutabilní a že by se ještě více oddálilo obnovení spravedlivých tržních podmínek v EU, které zajistí, že výrobci v Unii budou moci těžit z úspor z rozsahu a snížit své jednotkové výrobní náklady. Komise rovněž uvedla, že žádost společnosti Polestar o pozastavení opatření pravděpodobně vycházela z její konkrétní situace a potřeb jakožto dovozce ve spojení. Nevztahovala se však na celé výrobní odvětví Unie, které tvoří jak výrobci původního zařízení v Unii dovážející z Číny, tak ti, kteří z Číny nedovážejí, jakož i původní výrobci původního zařízení, kteří přecházejí na elektrifikaci, a původní výrobci BEV.
- (1428) Komise proto tuto žádost o pozastavení zamítla.

8.6. Doba trvání opatření

- (1429) Skupina Geely požádala Komisi, aby navrhovaná opatření lépe vyvážila tím, že omezí dobu jejich trvání.
- (1430) Komise uvedla, že tato žádost byla nepodložená a nevysvětlila, proč by tato omezená doba trvání postačovala k řešení hrozby újmy ze strany subvencovaného levného čínského dovozu. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

9. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- (1431) S ohledem na článek 109 nařízení Evropského parlamentu a Rady 2018/1046 ⁽¹⁸⁰⁾, pokud má být částka uhrazena na základě rozsudku Soudního dvora Evropské unie, měla by být pro zaplacení úroku použita sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, uveřejněná v řadě C *Úředního věstníku Evropské unie* a platná první kalendářní den každého měsíce.
- (1432) Výbor zřízený podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036 nevydal stanovisko k opatřením stanoveným tímto nařízením,

⁽¹⁸⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, mění nařízení (EU) č. 1296/2013, (EU) č. 1301/2013, (EU) č. 1303/2013, (EU) č. 1304/2013, (EU) č. 1309/2013, (EU) č. 1316/2013, (EU) č. 223/2014, (EU) č. 283/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU a zrušuje nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 (Úř. věst. L 193, 30.7.2018, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se konečné vyrovnávací clo na dovoz nových bateriových elektrických vozidel určených především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s výjimkou vozidel kategorie L podle nařízení (EU) č. 168/2013 a motocyklů, poháněných (bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu) výhradně jedním nebo více elektromotory, včetně vozidel s prodlužovačem dojezdu se 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 konečného vyrovnávacího cla, která se použije na čistou cenu s dodáním na hranice Unie, před proclením, je pro výrobek popsany v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanovena takto:

Společnost	Konečné vyrovnávací clo	Konečný doplňkový kód TARIC
Skupina BYD:	17,0 %	
BYD Auto Company Limited		89HH
BYD Auto Industry Company Limited		89HI
Changsha BYD Auto Company Limited		89HJ
Changsha Xingchao Auto Company Limited		89HK
Changzhou BYD Auto Company Limited		89HL
Fuzhou BYD Industrial Company Limited		89HM
Hefei BYD Auto Company Limited		89HN
Jinan BYD Auto Company Limited		89HO
Skupina Geely:	18,8 %	
Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited		89HP
Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.		89HQ
Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.		89HR
Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.		89HS
Zhejiang Geely Automobile Company Limited		89HT
Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited		89HU
Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.		89HV
Skupina SAIC:	35,3 %	
SAIC MAXUS Automotive Company Limited		89HW
SAIC Motor Corporation Limited		89HX
Nanjing Automobile (Group) Corporation		89HY
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.		89HZ
SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.		89IA
SAIC General Motors Co., Ltd.		89IB

Společnost	Konečné vyrovnávací clo	Konečný doplňkový kód TARIC
Tesla (Shanghai) Co., Ltd.	7,8 %	89BZ
Jiné spolupracující společnosti (příloha)	20,7 %	
Všechny ostatní společnosti	35,3 %	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, vyrobila společnost (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.“ Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro všechny ostatní společnosti.
4. Není-li stanoveno jinak, použijí se platné celní předpisy.

Článek 2

Částky zajištěné prostřednictvím prozatímního vyrovnávacího cla podle prováděcího nařízení (EU) 2024/1866 se s konečnou platností uvolní.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 29. října 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

SPOLUPRACUJÍCÍ ČÍNSTÍ VYVÁŽEJÍCÍ VÝROBCI, KTERÍ NEBYLI ZAŘAZENI DO VZORKU

Spolupracující vyvážející výrobci	Výrobci ve spojení	Konečný doplňkový kód TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89FW
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	89FX
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89FY
	Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd	89FZ
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89GA
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	89GB
	Spotlight Automotive Ltd.	89GC
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89GD
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	89GE
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89GF
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	89GG
	China FAW Corporation Limited	89GH
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	89GI
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	89GJ
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	89GK
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89GL
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	89GM
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GN
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GO
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Seres Auto (Hubei) Co., Ltd.	89GP
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	89GQ
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	89GR
	Dongfeng Motor Company Ltd.	89GS
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	89GT
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	89GU
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	89GV
	Seres Auto Co., Ltd.	89GW
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	89GX
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited Taizhou Branch	89GY
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	89GZ
	Rizhao Weipai Automobile Co., Ltd.	89HA

Spolupracující vyvážející výrobci	Výrobci ve spojení	Konečný doplňkový kód TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BX
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89HB
	NIO Co., Ltd.	89HC
	NIO Technology (Anhui) Co., Ltd.	89HD
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89HE
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	89HF
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	89HG