



**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1866 DER KOMMISSION**

**vom 3. Juli 2024**

**zur Einführung eines vorläufigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 12,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**1. VERFAHREN**

**1.1. Einleitung**

- (1) Am 4. Oktober 2023 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 10 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (im Folgenden „Grundverordnung“) von Amts wegen eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge („battery electric vehicles“ – im Folgenden „BEV“) für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land“, „VR China“ oder „China“) in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).
- (2) Die Kommission leitete die Untersuchung mit der Begründung ein, dass die BEV-Einfuhren mit Ursprung in der VR China subventioniert werden und dadurch den Wirtschaftszweig der Union schädigen <sup>(3)</sup>.
- (3) Nach einer eingehenden Analyse der jüngsten Marktentwicklungen und unter Berücksichtigung der Sensibilität des Elektrofahrzeugsektors und seiner strategischen Bedeutung für die EU-Wirtschaft in Bezug auf Innovation, Wertschöpfung und Beschäftigung sammelte die Kommission Marktinformationen aus verschiedenen unabhängigen Quellen. Diese Informationen zeigten tendenziell das Vorliegen einer Subventionierung durch die VR China, die sich negativ auf die Lage des BEV-Wirtschaftszweigs der Union auswirkte.
- (4) Auf der Grundlage ohne Weiteres verfügbarer Informationen lagen hinreichende Beweise dafür vor, dass die BEV-Einfuhren mit Ursprung in der VR China in den Genuss anfechtbarer Subventionen der Regierung der Volksrepublik China (im Folgenden „chinesische Regierung“) kommen. Dank dieser Subventionen konnten die Einfuhren ihren Marktanteil in der Union zum Nachteil des Wirtschaftszweigs der Union rasch erhöhen.
- (5) Die verfügbaren Beweise zeigten die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Anstiegs der subventionierten Niedrigpreiseinfuhren, die eine unmittelbare Gefahr einer Schädigung eines bereits anfälligen Wirtschaftszweigs der Union darstellen würden. Solch ein massiver Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren, die einen erheblichen Marktanteil auf einem rasch wachsenden Markt erreichen würden, auf dem im Zuge des Übergangs des Unionsmarkts zur vollständigen Elektrifizierung erhebliche und nachhaltige Investitionen erforderlich sind, würde dazu führen, dass der Wirtschaftszweig der Union schwere Verluste erleiden würde, die rasch untragbar werden könnten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.

<sup>(2)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, 2023/160, 4.10.2023).

<sup>(3)</sup> Der allgemeine Begriff „Schädigung“ im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Grundverordnung bedeutet, dass ein Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt wird oder geschädigt zu werden droht oder dass die Errichtung eines Wirtschaftszweigs der Union erheblich verzögert wird.

- (6) Da die Kommission unter diesen besonderen Umständen über ausreichende Beweise für das Vorliegen einer Subventionierung, einer drohenden Schädigung und eines ursächlichen Zusammenhangs verfügte, die für die Einleitung einer Antisubventionsuntersuchung erforderlich sind, beschloss sie nach Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung, eine solche Untersuchung einzuleiten, ohne einen schriftlichen Antrag des Wirtschaftszweigs der Union oder in seinem Namen erhalten zu haben.
- (7) Vor der Einleitung der Antisubventionsuntersuchung unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung von ihrem Beschluss, ein Verfahren von Amts wegen betreffend die Einfuhren neuer BEV aus der VR China einzuleiten, und forderte die chinesische Regierung nach Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung zu Konsultationen auf. Die chinesische Regierung nahm dieses Angebot an, und die Konsultationen fanden am 2. Oktober 2023 statt. Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung wurden in den Konsultationen gebührend berücksichtigt. Es konnte jedoch keine einvernehmliche Lösung erzielt werden.

#### 1.2. **Zollamtliche Erfassung**

- (8) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/785 der Kommission vom 5. März 2024 (im Folgenden „Verordnung zur zollamtlichen Erfassung“) (<sup>4</sup>)veranlasste die Kommission von sich aus die zollamtliche Erfassung der Einfuhren neuer BEV mit Ursprung in China ab dem 7. März 2024.

#### 1.3. **Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum**

- (9) Die Untersuchung der Subventionierung und der Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2023 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

#### 1.4. **Interessierte Parteien**

- (10) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um an der Untersuchung mitzuarbeiten. Darüber hinaus unterrichtete die Kommission gezielt die ihr bekannten Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung, die ihr bekannten Einführer, Lieferanten und Verwender sowie die bekanntermaßen von der Einleitung der Untersuchung betroffenen Verbände und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (11) Nach Artikel 11 Absatz 11 der Grundverordnung wurden die Unionshersteller der gleichartigen Ware zur Mitarbeit mit der Kommission aufgefordert.
- (12) Eine Reihe von Unionsherstellern beantragte bei der Kommission, ihre Identität vertraulich zu behandeln (im Folgenden „Anonymität“ oder „anonyme Behandlung“), da das Risiko erheblicher negativer Auswirkungen in Form von Vergeltungsmaßnahmen bestand. Die Kommission hat die Begründetheit jedes Anonymitätsantrags einzeln geprüft. Die Kommission stellte fest, dass die Unternehmen triftige Gründe im Sinne des Artikels 29 Absatz 1 der Grundverordnung anführten und dass in jedem Einzelfall Beweise für eine erhebliche Vergeltungsmöglichkeit vorlagen. Die Kommission akzeptierte daher, dass die Identität dieser Unternehmen nicht offengelegt werden sollte.
- (13) Andere Unionshersteller, die sich meldeten, beantragten keine Anonymität. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Gefahr bestehen könnte, dass die Unionshersteller, die eine anonyme Behandlung ihrer Identität beantragten und dafür gute Gründe angaben, durch Abzug der anderen Beträge identifiziert würden. Um sicherzustellen, dass die Identität der Unionshersteller, die Anonymität beantragen, tatsächlich vertraulich behandelt wird, wurde die Anonymität auf alle Unionshersteller ausgeweitet.
- (14) Darüber hinaus beantragten andere interessierte Parteien als die Unionshersteller (z. B. Lieferanten und Einführer) Anonymität und machten geltend, dass die Gefahr erheblicher negativer Auswirkungen in Form von Vergeltungsmaßnahmen bestehe. Die Kommission prüfte die eingegangenen Anträge sorgfältig und kam zu dem Schluss, dass alle betroffenen Parteien gute Gründe im Sinne des Artikels 29 Absatz 1 der Grundverordnung vorweisen konnten. Daher wurde den interessierten Parteien auch eine anonyme Behandlung gewährt.

(<sup>4</sup>) Durchführungsverordnung (EU) 2024/785 der Kommission vom 5. März 2024 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/785, 6.3.2024).

- (15) Die chinesische Regierung ersuchte die Kommission um Klärung des Sachverhalts und der Beweise für die Behauptung der Unionshersteller, es bestehe die Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen, aufgrund derer bestimmten Unionsherstellern Vertraulichkeit gewährt wurde. Die chinesische Regierung forderte die Kommission ferner auf, die von den Unionsherstellern eingereichten Anträge auf vertrauliche Behandlung ihrer Namen zugänglich zu machen. Die chinesische Regierung brachte außerdem vor, dass sie keine Gelegenheit gehabt habe, zur Gewährung von Anonymität an die Unionshersteller und zu dem vermeintlich guten Grund in den Vertraulichkeitsanträgen der BEV-Unionshersteller Stellung zu nehmen, obwohl die vermeintliche Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen angeblich von der chinesischen Regierung ausgehe. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass die Gewährung von Anonymität an Unionshersteller, die dies nicht beantragt hätten, nicht mit den WTO-Regeln vereinbar sei und gegen Artikel 29 Absatz 1 der Grundverordnung verstoße, da die Gewährung der Anonymität von dem Nachweis eines triftigen Grundes durch diese Hersteller abhängige. Die chinesische Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikzeugnissen (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products, im Folgenden „CCCME“) brachte vor, dass die den Unionsherstellern gewährte Vertraulichkeit nicht mit Artikel 29 Absatz 1 der Grundverordnung vereinbar sei, da die Kommission diesbezüglich keine triftigen Gründe nachgewiesen habe.
- (16) Die Kommission war der Auffassung, dass sie diesbezüglich bereits im Aktenvermerk vom 25. Oktober 2023 <sup>(5)</sup>, dessen Inhalt in diesem Erwägungsgrund ausführlich wiedergegeben wird, ausreichende Informationen vorgelegt hat. Darin wurde erläutert, dass die Unionshersteller die Gefahr erheblicher negativer Auswirkungen in Form von Vergeltungsmaßnahmen geltend machten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Offenlegung weiterer Einzelheiten zur Sach- und Beweisgrundlage des Vorbringens der einzelnen Unionshersteller geeignet wäre, die Identität der mitarbeitenden Unionshersteller durch Abzug offenzulegen, da nur wenige Gruppen auf dem Unionsmarkt BEV herstellen und zahlreiche öffentliche und abonnementspflichtige Informationen über diese Gruppen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund konnte die Kommission die gestellten Anonymitätsanträge in keinem Format zur Verfügung stellen. Wie in Erwägungsgrund 13 erläutert, musste die Kommission die Anonymität auch Unionsherstellern gewähren, die dies nicht beantragt hatten, um die Identität der Unionshersteller zu schützen, die eine vertrauliche Behandlung ihrer Identität beantragten und dafür gute Gründe angaben, da sie durch Abzüge identifiziert werden konnten. Daher wurden der Antrag und die Vorbringen zurückgewiesen.
- (17) Die chinesische Regierung brachte vor, dass das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung keine Informationen oder Beweise in Bezug auf die Registrierung der BEV-Unionshersteller als interessierte Parteien innerhalb der Frist von sieben Tagen enthalte. Darüber hinaus wies die CCCME darauf hin, dass das Versäumnis, die Registrierungsinformationen zur Verfügung zu stellen und Klarheit hinsichtlich der Mitarbeit der BEV-Hersteller in der Union zu schaffen, in starkem Gegensatz zur Behandlung der Registrierungsformulare und des Schriftwechsels sowie der Stellungnahmen der chinesischen ausführenden Hersteller stehe, die unverzüglich im nichtvertraulichen Dossier zur Verfügung gestellt worden seien. Die CCCME machte ferner geltend, dass dies ihre Verteidigungsrechte beeinträchtige, aussagekräftige Stellungnahmen zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs der Union in der Untersuchung abzugeben.
- (18) Die Kommission stellt fest, dass es der Einleitungsbekanntmachung <sup>(6)</sup> zufolge keine solche siebentägige Frist für Unionshersteller oder andere Kategorien von Parteien gab, sich als interessierte Parteien zu registrieren. Die siebentägige Frist, auf die sich die chinesische Regierung nach Auffassung der Kommission bezieht, galt für die Vorlage eines Stichprobenformulars durch die Unionshersteller. Diesbezüglich erinnert die Kommission daran, dass gemäß Nummer 5.6 der Einleitungsbekanntmachung Unionshersteller, die Stichprobeninformationen übermittelt haben, ab dem Zeitpunkt, zu dem sie diese Informationen vorlegten, als interessierte Parteien gelten. Dies war bei dieser Untersuchung der Fall.
- (19) Im Gegensatz zur Anonymität, die den Unionsherstellern zugestanden wurde, beantragten die chinesischen ausführenden Hersteller außerdem keine Anonymität. Daher waren die im nichtvertraulichen Dossier enthaltenen Informationen über die Registrierung und Mitarbeit der Unionshersteller nicht mit den für die chinesischen ausführenden Hersteller verfügbaren Informationen vergleichbar. Da insbesondere nichtvertrauliche Stellungnahmen von Parteien, denen Anonymität zuerkannt wurde, zunächst gründlich geprüft werden müssen, um sicherzustellen, dass die Anonymität gewahrt wurde, wurde die Verfügbarkeit dieser Beiträge im nichtvertraulichen Dossier geringfügig verzögert. Dennoch hatten die interessierten Parteien genügend Zeit, zu den jeweiligen Dokumenten Stellung zu nehmen, nachdem sie in das nichtvertrauliche Dossier aufgenommen wurden, sodass keine Verteidigungsrechte verletzt wurden. Was die Unterstützung des Wirtschaftszweigs der Union betrifft, ist der Begriff der Unterstützung des Wirtschaftszweigs der Union, wie in Erwägungsgrund 45 erläutert, in einer Untersuchung von Amts wegen nicht relevant.

<sup>(5)</sup> t23.005006.

<sup>(6)</sup> Siehe Fußnote 2.

- (20) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder die Anhörungsbeauftragte in Handelsverfahren zu beantragen. Anhörungen mit den Kommissionsdienststellen fanden mit der chinesischen Regierung, der CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (im Folgenden „Tesla“), Smart Europe GmbH (im Folgenden „Smart“), Unternehmen 24, Unternehmen 22 und Green World Mobility B.V. (im Folgenden „Green World Mobility“) statt. (7)
- (21) Die CCCME machte geltend, dass die Kommission die Verteidigungsrechte der CCCME durch die unangemessene Verzögerung bei der Zuerkennung des Status einer interessierten Partei an die CCCME und durch die Auferlegung eines erhöhten Verwaltungsaufwands für die CCCME aufgrund einer übermäßig detaillierten Prüfung der Vollmachten durch die Kommission behindert habe.
- (22) In diesem Fall wurde der CCCME am 10. Oktober 2023 der Status einer interessierten Partei zuerkannt. Die CCCME wurde aufgefordert nachzuweisen, dass sie Unternehmen vertritt, bei denen ein objektiver Zusammenhang zwischen ihrer Tätigkeit und der untersuchten Ware besteht. Daher prüfte die Kommission sorgfältig die der CCCME von den ausführenden Herstellern vorgelegten Vollmachten. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass diese Bewertung die Verteidigungsrechte der CCCME nicht behinderte, da die CCCME ausreichend Gelegenheit erhielt, in der vorläufigen Phase der Untersuchung Stellung zu nehmen. Insbesondere wurde eine Verlängerung der Frist für die Abgabe von Stellungnahmen zur Einleitung gewährt, um sicherzustellen, dass die CCCME dieselbe Zeit für Stellungnahmen hatte wie andere interessierte Parteien. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 1.5. **Probenahme**

- (23) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie nach Artikel 27 der Grundverordnung möglicherweise eine Stichprobe der interessierten Parteien bilden werde.

##### 1.5.1. *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

- (24) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, wurden alle Unionshersteller gebeten, die in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Angaben zu übermitteln.
- (25) Mehrere Unionshersteller lieferten die geforderten Informationen und erklärten sich mit der Einbeziehung in die Stichprobe einverstanden.
- (26) Nach Artikel 27 der Grundverordnung stützte sich die Bildung der Stichprobe auf die größte repräsentative Verkaufs- und Produktionsmenge der gleichartigen Ware in der Union im Untersuchungszeitraum. Die Kommission berücksichtigte auch die geografische Verteilung der Unionshersteller innerhalb der Union und sorgte für die Einbeziehung eines breiten Spektrums von BEV-Modellen. Die vorläufige Stichprobe umfasste vier Unionshersteller. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen im Untersuchungszeitraum 38 % der Verkäufe und 34 % der gesamten Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.
- (27) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von Unternehmen 21, der chinesischen Regierung und der CCCME zur vorläufigen Stichprobe und zur Mitarbeit der Unionshersteller ein.
- (28) Die chinesische Regierung brachte vor, die Stichprobenformulare enthielten kein „Speicherdatum“ in der Kopfzeile, wie dies bei den Stichprobenformularen der chinesischen ausführenden Hersteller der Fall sei. Darüber hinaus erklärten die chinesische Regierung, die CCCME und Unternehmen 21, dass sie nicht zur Stichprobe der Unionshersteller Stellung nehmen und die von der Kommission vorgelegten Informationen abgleichen könnten, da die Identität der Unionshersteller nicht bekannt gegeben und die von der Kommission verwendeten Stichprobenkriterien nicht im Einzelnen erläutert worden seien. Daher forderte die chinesische Regierung die Kommission auf, i) klarzustellen, wie viele Unionshersteller sich rechtzeitig als interessierte Partei an der Untersuchung registrierten und mitarbeiteten; ii) anzugeben, wie viele BEV-Hersteller in der Union, die mitarbeiteten, nicht Mitglied der Vereinigung europäischer Automobilhersteller (im Folgenden „ACEA“) waren; iii) klarzustellen, ob die Unternehmen 2, 4, 6, 10, 23 und 25 Stichprobenformulare eingereicht haben und warum

(7) Mit der chinesischen Regierung am 10. Oktober 2023, 31. Oktober 2023 und 23. November 2023, mit der CCCME am 11. April 2024, mit Tesla am 30. Oktober 2023 und am 12. April 2024, mit Smart am 8. November 2023, mit Unternehmen 24 am 22. November 2023, mit Unternehmen 22 am 5. Dezember 2023 und 11. April 2024 und mit Green World Mobility am 15. April 2024.

ihre Stichprobenformulare nicht im nichtvertraulichen Dossier der Untersuchung enthalten waren – dieser Antrag wurde auch von der CCCME gestellt, die diesbezüglich auch die Unternehmen 30 und 31 hinzufügte; iv) klarzustellen, ob manche der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen derselben Gruppe angehörten; v) klarzustellen, ob die Kommission den Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angewandt hat und ob alle verbundenen Parteien der in die Stichprobe einbezogenen Hersteller zur Vorlage der einschlägigen Informationen aufgefordert wurden; vi) klarzustellen, was die Einbeziehung von Modellen in die Stichprobenauswahl implizierte und wie sich die Modelle auf die angeblichen „Segmente“ bezogen, da für die chinesischen ausführenden Hersteller nicht definierte „Segmente“ als Stichprobenkriterium verwendet wurden; vii) klarzustellen, ob die Unionshersteller mit den höchsten Produktions- und Verkaufsmengen im Untersuchungszeitraum in die Stichprobe einbezogen wurden, und, falls nicht, zu erläutern, auf welcher Grundlage und aus welchen Gründen die Kommission beschloss, diese Unternehmen nicht in die Stichprobe einzubeziehen; viii) das Gewicht und die Relevanz der einzelnen Kriterien bei der Auswahl der Stichprobe der Unionshersteller klarzustellen.

- (29) Auch die CCCME forderte während der Untersuchung einige dieser Informationen an. Unternehmen 21 brachte vor, dass ein weiterer Unionshersteller in die Stichprobe einbezogen werden sollte, damit die Kommission eine objektive Schadensuntersuchung auf der Grundlage eindeutiger Beweise und unter Berücksichtigung der allgemeinen Relevanz der von der Kommission für die Stichprobenauswahl vorgeschlagenen Kriterien durchführen könne.
- (30) Die Kommission stellt fest, dass das „Speicherdatum“, das in Unterlagen im nichtvertraulichen Dossier der Untersuchung erscheint, automatisch durch die Anwendung TRON.tdi generiert wurde, die von der Kommission und interessierten Parteien in Handelsschutzuntersuchungen verwendet wird. Aufgrund der Anonymität, die den Unionsherstellern gewährt wurde, übermittelten die mitarbeitenden Unionshersteller die Stichprobenformulare jedoch per E-Mail und nicht wie die chinesischen ausführenden Hersteller über die TRON.tdi-Plattform. Darüber hinaus wurden alle Stichprobenantworten des Wirtschaftszweigs der Union nach einer gründlichen Prüfung in das nichtvertrauliche Dossier in einen komprimierten Ordner aufgenommen, um die Vertraulichkeit der mitarbeitenden Unionshersteller zu wahren. Die Anwendung TRON.tdi kann einem komprimierten Ordner kein „Speicherdatum“ hinzufügen. Daher ist ein solches „Speicherdatum“ im Stichprobenformular der Unionshersteller nicht sichtbar.
- (31) Die Kommission stellt fest, dass alle von den Unionsherstellern übermittelten Stichprobenformulare am 30. Oktober 2023 im nichtvertraulichen Dossier der Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. <sup>(8)</sup> Wie aus dem nichtvertraulichen Dossier hervorgeht, übermittelten die Unionshersteller die Stichprobenformulare zwischen dem 11. und dem 13. Oktober (nach einer kurzen Fristverlängerung um zwei Tage, die einigen Unionsherstellern aufgrund der Komplexität des Stichprobenformulars gewährt wurde). Die Kommission nahm sie jedoch in das nichtvertrauliche Dossier auf, nachdem sie sich vergewissert hatte, dass die nichtvertraulichen Fassungen der Stichprobenantworten die Identität der Unionshersteller, denen Anonymität gewährt wurde, nicht versehentlich offenbaren, wie in den Erwägungsgründen 12 bis 14 erläutert. Da den Unionsherstellern Anonymität gewährt wurde, konnte die Kommission zudem nicht offenlegen, ob die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller derselben Gruppe angehörten und ob sie Mitglieder der ACEA waren, da dies die jeweiligen Unternehmen erkennbar machen und somit ihre Anonymität gefährden könnte.
- (32) Darüber hinaus konnte die Kommission aus denselben Gründen nicht offenlegen, ob die Unionshersteller mit den höchsten Produktions- und Verkaufsmengen in die Stichprobe einbezogen wurden. Die Kommission erinnert jedoch daran, dass Artikel 27 der Grundverordnung weder die Verpflichtung enthält, nur die größten Hersteller in Bezug auf Produktion und Verkaufsmenge auszuwählen, noch eine Rangfolge der dort aufgeführten Kriterien. Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass die Kommission die repräsentativste Stichprobe auswählt, die in der zur Verfügung stehenden Zeit unter Anwendung dieser Kriterien angemessen untersucht werden kann. Die Auswahl der Stichprobe in dieser Untersuchung entsprach diesem Grundgedanken in vollem Umfang und trug gleichzeitig den Besonderheiten dieses Falls Rechnung.
- (33) Die Kommission stellte auch die Repräsentativität der Stichprobe sicher, indem sie ein breites Spektrum von BEV-Modellen einschloss, die auf der Unions- und der Ausführseite verglichen werden konnten. Im Hinblick auf die Frage, ob die Kommission den Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angewandt habe und ob alle verbundenen Parteien der in die Stichprobe einbezogenen Hersteller aufgefordert worden seien, die einschlägigen Informationen vorzulegen, stellt die Kommission fest, dass der Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit für Ausführende bei der Berechnung des Ausführpreises für Ausfuhren gilt, die über Händler/Einführer in Drittländern getätigt werden, und daher nicht klar war, was die chinesische Regierung in dieser Hinsicht verlangte. Darüber hinaus wurde, wie im Stichprobenformular für die Unionshersteller angegeben, verlangt, dass der Stichprobenfragebogen auf der Ebene der juristischen Person der Produktion und nicht auf Gruppenebene übermittelt werden sollte. Daher wurde jede juristische Person, die in der Union produziert, aufgefordert, ein Stichprobenformular einzureichen.

<sup>(8)</sup> Ref. t23.005111.

- (34) Nach sorgfältiger Prüfung aller Stellungnahmen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Stichprobe mit dem EU- und dem WTO-Recht vereinbar war. In der Stichprobe waren die Unionshersteller der gleichartigen Ware angemessen vertreten. Zunächst erinnert die Kommission daran, dass die einschlägigen Bestimmungen über die Stichprobenbildung in Artikel 27 der Grundverordnung festgelegt sind. Die einschlägigen Bestimmungen sehen einen weiten Ermessensspielraum bei der Auswahl der Stichprobe nach den dort aufgeführten Kriterien vor. Insbesondere heißt es in Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung: „Die endgültige Auswahl der Parteien ... obliegt weiterhin der Kommission“. Darüber hinaus erinnert die Kommission daran, dass das WTO-Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen keine Bestimmungen über die Stichprobenauswahl enthält, was wiederum den weiten Ermessensspielraum der Kommission in dieser Angelegenheit bestätigt. Wie in Erwägungsgrund 26 erläutert, umfasste die vorgeschlagene Stichprobe auf der Grundlage der in den Stichprobenantworten enthaltenen Informationen im Untersuchungszeitraum 38 % der Verkäufe und 34 % der Produktion in der Union. Die Kommission betrachtet diese Prozentsätze als repräsentativ im Sinne des Artikels 27 der Grundverordnung. Das Stichprobenverfahren wurde im Aktenvermerk zur vorläufigen Stichprobe vom 30. Oktober 2023 ausführlich erläutert.
- (35) Um die größte Repräsentativität der BEV-Unionshersteller zu gewährleisten, berücksichtigte die Kommission neben den Mengen auch die geografische Verteilung der Unionshersteller innerhalb der Union und sorgte für die Einbeziehung eines breiten Spektrums von BEV-Modellen. Wie in anderen Antisubventionsuntersuchungen wurde die geografische Verteilung berücksichtigt, um die Repräsentativität der Stichprobe nach Artikel 27 der Grundverordnung zu bestätigen.
- (36) Darüber hinaus berücksichtigte die Kommission ein breites Spektrum von BEV-Modellen, um ein hohes Maß an Repräsentativität beim Vergleich mit den entsprechenden von den chinesischen ausführenden Herstellern ausgeführten Modellen entsprechend ihrem Ermessensspielraum bei der Auswahl der endgültigen Stichprobe zu gewährleisten.
- (37) Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Stichprobe (auch geografisch) repräsentativ war, während eine größere Stichprobe in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht angemessen untersucht werden konnte. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (38) Die CCCME brachte vor, dass die nichtvertraulichen Antworten der Unionshersteller auf die Stichprobenformulare nicht mit Artikel 29 Absatz 2 der Grundverordnung im Einklang stünden, da die Unionshersteller nicht alle im Stichprobenformular enthaltenen Fragen beantwortet hätten. Insbesondere wies die CCCME darauf hin, dass Unternehmen 11 nur fünf der 22 im Stichprobenformular enthaltenen Fragen beantwortet habe. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass Unternehmen 11, Unternehmen 12 und Unternehmen 15 die Angaben zur Beschäftigung nicht vorgelegt hätten, während Unternehmen 7, 8, 9 und 13 nur indizierte Zahlen zur Beschäftigung im Untersuchungszeitraum, aber keine Daten zur Beschäftigung für die Vorjahre vorgelegt hätten, obwohl im Stichprobenformular die Produktion in diesen Jahren angegeben gewesen seien. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass keiner der Unionshersteller das Vorliegen „außergewöhnlicher Umstände“ in irgendeinem Zusammenhang begründet und die gesamten Informationen unkenntlich gemacht habe.
- (39) Die Kommission stimmt diesen Einwänden nicht zu. Das Stichprobenformular enthielt 10 Hauptfragen. Darüber hinaus enthielten die Fragen 5 und 6 jeweils eine weitere Unterfrage, die angesichts der den Unionsherstellern gewährten Anonymität naturgemäß vertraulich war, da nach den Namen der verbundenen Unternehmen, die an der Herstellung und dem Verkauf der in der Union hergestellten gleichartigen Ware beteiligt waren, und der Unterauftragnehmer gefragt wurde. Es ist auch klar, dass ein Unternehmen, wenn es keine verbundenen Unternehmen, die an der Herstellung und dem Verkauf der in der Union hergestellten gleichartigen Ware beteiligt waren, oder Unterauftragnehmer hat, auf die entsprechende Teilfrage nicht antworten musste. Dies war bei Unternehmen 11 der Fall, das unter Frage 6 berichtete, dass es keine Unterauftragnehmer habe. Daher war in diesem Fall nicht klar, warum die CCCME der Ansicht war, dass Unternehmen 6 die Unterfrage 6(1) nicht beantwortet habe. Zudem enthielten die Fragen 8 und 9 fünf bzw. vier zusätzliche Unterfragen. Wie jedoch im Aktenvermerk vom 25. Oktober 2023<sup>(9)</sup> erläutert, könnten die Fragen 8 und 9, die mit ja/nein beantwortet werden mussten, auf der Grundlage von Marktkennnissen über die Struktur des Wirtschaftszweigs der Union die Identität des jeweiligen Unionsherstellers offenlegen, weshalb die Kommission zu dem Schluss kam, dass die Antworten auf diese Fragen (zusammen mit den angegebenen Unterfragen) nicht in der nichtvertraulichen Fassung des Stichprobenformulars zusammengefasst werden konnten, ohne dass die Gefahr bestünde, dass vertrauliche Informationen im Sinne des Artikels 29 Absatz 2 der Grundverordnung offengelegt würden, wodurch die Anonymität der Unionshersteller gefährdet würde. Daher mussten die Unionshersteller keine nichtvertrauliche Antwort auf diese Fragen übermitteln. Unternehmen 11 beantwortete die Fragen 1, 2, 4, 5, 6 und 7. Die Antwort auf Frage 3, in der die Unionshersteller aufgefordert wurden, die in der Union hergestellten und verkauften BEV-Modelle anzugeben, war angesichts der gewährten Anonymität ihrer Natur nach vertraulich, da sie die jeweiligen Unternehmen erkennbar machen und somit ihre Anonymität gefährden könnte.

<sup>(9)</sup> Aktenvermerk vom 25. Oktober 2023 (t23.005006).

- (40) In Bezug auf die Zahl der Beschäftigten stellt die Kommission fest, dass Unternehmen 11 BEV nur im Untersuchungszeitraum und in geringen Mengen herstellte. Darüber hinaus ist die Zahl der Beschäftigten kein Kriterium für die Auswahl der Stichproben. Wie in Erwägungsgrund 26 erläutert, waren die für die Stichprobe der Unionshersteller verwendeten Kriterien die Produktions- und Verkaufsmenge, die geografische Verteilung und die BEV-Modelle. Die Tatsache, dass ein Unionshersteller die Zahl der Beschäftigten im Untersuchungszeitraum nicht angab oder einige Unionshersteller die Zahl der Beschäftigten nur im Untersuchungszeitraum angaben, änderte daher nichts an ihrer Antwort auf den Stichprobenfragebogen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (41) In Bezug auf das Vorbringen, die Unionshersteller hätten das Vorliegen „außergewöhnlicher Umstände“ in keinem Zusammenhang begründet und die gesamten Informationen unkenntlich gemacht, stellt die Kommission fest, dass nicht klar war, auf welche Informationen sich die CCCME bezog. Für den Fall, dass sich die CCCME auf die Kontaktdaten der Unternehmen bezog, mussten sich die Unionshersteller für die Beantwortung des Stichprobenformulars nicht auf „außergewöhnliche Umstände“ berufen, da den Unionsherstellern, wie in den Erwägungsgründen 12 und 13 erläutert, Anonymität gewährt wurde. Außerdem konnten die Unionshersteller ihre Kontaktinformationen nicht übermitteln, da dies die jeweiligen Unternehmen erkennbar machen könnte und somit die Anonymität gefährdet wäre. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (42) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten vor, einem MLex-Pressebericht zufolge seien die deutschen BEV-Hersteller wie Volkswagen, BMW und Mercedes-Benz nicht in die Stichprobe einbezogen worden. Die chinesische Regierung und die CCCME brachten vor, dies sei das zweite Mal seit Einleitung der Untersuchung, dass MLex über Informationen zur Bildung der Stichprobe der Unionshersteller verfüge, die der CCCME und den an der Untersuchung mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellern nicht zur Verfügung gestanden hätten. Die CCCME und die chinesische Regierung argumentierten, dass MLex Kenntnis von den Anträgen der Unionshersteller auf Anonymität vom 13. Oktober 2023 gehabt habe, während die interessierten Parteien rund zwei Wochen später davon Kenntnis erlangt hätten. Daher brachte die CCCME vor, dass sie für den Fall, dass der Pressebericht über die Stichprobe der Unionshersteller korrekt sei, starke Einwände gegen die Auswahl der Gruppen der Hersteller erhebe und dass die Kommission eine statistisch repräsentative Stichprobe bilden sollte. Sie verwies in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Fliesen-Zentrum Deutschland (<sup>10</sup>). Darüber hinaus argumentierte die CCCME, dass der Ausschluss der großen Unionshersteller aus der Stichprobe eine erhebliche Abweichung von der gängigen Praxis der Kommission darstelle, bei der für eine umfassende und repräsentative Analyse in der Regel die größten Hersteller in die Stichprobe einbezogen werden.
- (43) Die Kommission kann sich nicht zum Inhalt von Presseberichten äußern, da für diese Untersuchung die im Dossier verfügbaren Informationen von Bedeutung sind. Außerdem wurde, wie in den Erwägungsgründen 12 und 13 erläutert, den Unionsherstellern Anonymität gewährt, weshalb die Kommission die Namen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller nicht offenlegen kann. Ferner umfasste die vorgeschlagene Stichprobe, wie in Erwägungsgrund 26 erläutert, 38 % der Verkäufe und 34 % der Produktion in der Union im Untersuchungszeitraum, und diese Prozentsätze wurden als repräsentativ im Sinne des Artikels 27 der Grundverordnung angesehen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (44) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission den Grad der Mitarbeit der BEV-Hersteller in der Union offenlegen sollte, da es sich hierbei um einen Sachverhalt handele, der im Mittelpunkt der von der Kommission vorzunehmenden Bewertung der Drohung einer bedeutenden Schädigung stehe. Die CCCME brachte vor, dass für den Fall, dass der BEV herstellende Wirtschaftszweig der Union keinen Schutz wünschte, keine Maßnahmen gegenüber den VEB-Einfuhren aus China eingeführt werden sollten.
- (45) Die Kommission stellt fest, dass der Grad der Mitarbeit bei einer Untersuchung nur für die Prüfung des Grades der Zustimmung zur Einleitung der Untersuchung erforderlich ist. Da die laufende Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde, musste die Kommission den Grad der Mitarbeit nicht offenlegen. Während der Stichprobenphase arbeiteten die Unionshersteller in ausreichendem Maße mit, damit die Kommission eine repräsentative Stichprobe der Unionshersteller bilden und die Untersuchung fortsetzen konnte. Wie in Erwägungsgrund 26 erläutert, entfielen auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Untersuchungszeitraum 38 % der Verkäufe und 34 % der gesamten Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union, was als repräsentativ angesehen wurde. Schließlich prüfte die Kommission im Abschnitt „Unionsinteresse“, ob es im Interesse der Union liegt, Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den BEV-Einfuhren aus China einzuführen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

<sup>(10)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 10. September 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, Rn. 86.

1.5.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

- (46) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission unabhängige Einführer um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen.
- (47) Keiner der unabhängigen Einführer arbeitete mit, sodass sich ein Stichprobenverfahren erübrigte.

1.5.3. *Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in der VR China*

- (48) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle ausführenden Hersteller in der VR China um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der Volksrepublik China bei der Europäischen Union, gegebenenfalls andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (49) 21 ausführende Hersteller/Gruppen ausführender Hersteller im betroffenen Land übermittelten die benötigten Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Die Kommission bildete vorläufig eine Stichprobe von drei mitarbeitenden Herstellergruppen. Zusätzlich zur absoluten Menge der Ausführen in die Union berücksichtigte die Kommission auch die Verkäufe von BEV-Modellen in verschiedenen „Marktsegmenten“ (zu verstehen als verschiedene „Warentypen“), um die größtmögliche Repräsentativität des Wirtschaftszweigs der untersuchten Ware angemessen zu gewährleisten. Auf der Grundlage der Antworten auf die Stichprobenfragebogen prüfte die Kommission auch die potenzielle Berechtigung der Gruppen ausführender Hersteller zur Inanspruchnahme der im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise enthaltenen Subventionsregelungen. Angesichts der Art und der Auswirkungen der fraglichen Subventionierung, die zu einer Steigerung der BEV-Produktion und der Gefahr einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union geführt haben, wurde bei der Auswahl auch die Verfügbarkeit von Kapazitätsreserven berücksichtigt. Bei den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen handelte es sich um:
- BYD Group, bestehend aus den ausführenden Herstellern:
    - BYD Auto Company Limited,
    - BYD Auto Industry Company Limited,
    - Changsha Xingchao Auto Company Limited,
    - Changzhou BYD Auto Company Limited,
    - Fuzhou BYD Industrial Company Limited;
  - SAIC Group, bestehend aus den ausführenden Herstellern:
    - SAIC MAXUS Automotive Company Limited,
    - SAIC Motor Corporation Limited,
    - Nanjing Automobile (Group) Corporation;
  - Geely Group, bestehend aus den ausführenden Herstellern:
    - Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,
    - Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

- (50) Auf die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller (im Folgenden „in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller“) entfielen in Stück 43 % der Produktion, 51 % der Inlandsverkäufe und 39 % der geschätzten Gesamtmenge der Ausfuhren aus der VR China in die Union im Untersuchungszeitraum.
- (51) Nach Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung wurden alle der Kommission bekannten ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung zur Stichprobenauswahl konsultiert.
- (52) Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Stichprobe gingen von der chinesischen Regierung, der CCCME und drei Gruppen von ausführenden Herstellern, von denen eine in die Stichprobe einbezogen wurde (BYD) und zwei nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, nämlich Tesla und Great Wall Motor Company Limited (im Folgenden „GWM“), und einem Unionshersteller (Unternehmen 24) ein.
- (53) Alle diese Parteien erkundigten sich nach den Gründen für die Abweichung von der gängigen Praxis der Kommission, nur die größte repräsentative Ausfuhrmenge in die Union als entscheidendes Kriterium für die Auswahl der Stichprobe der ausführenden Hersteller heranzuziehen. Darüber hinaus brachten sie vor, die Kommission habe es versäumt, eine Stichprobe im Einklang mit den Anforderungen des Artikels 27 Absatz 1 der Grundverordnung und, in Ermangelung einer Bestimmung über die Bildung einer Stichprobe im Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen, des Artikels 6.10 des WTO-Antidumpingübereinkommens zu bilden, indem sie andere Elemente als die größte Ausfuhrmenge im Stichprobenverfahren verwendet habe, wie etwa die Berechtigung der ausführenden Hersteller zur Inanspruchnahme der Subventionsregelungen und die Vielfalt der in verschiedenen Marktsegmenten verkauften Modelle. Tesla beantragte angesichts der Praxis der Kommission, sich auf die „größte repräsentative Menge der Ausfuhren in die Union“ zu stützen, in die Stichprobe einbezogen zu werden.
- (54) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass Artikel 27 der Grundverordnung weder eine Verpflichtung, nur die nach Menge größten Hersteller auszuwählen, noch eine Rangfolge der Kriterien für die Bildung einer Stichprobe enthält. Um die Wirksamkeit der Untersuchung zu gewährleisten, verfügt die Kommission über einen Ermessensspielraum<sup>(11)</sup>, um eine Stichprobe nach Kriterien auszuwählen, die gewährleisten, dass sie für die Gewährung der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Subventionen repräsentativ ist. Insbesondere heißt es in Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung: „Die endgültige Auswahl der Parteien ... obliegt weiterhin der Kommission“. Dementsprechend berücksichtigte die Kommission andere Elemente, die auch in früheren Antisubventionsuntersuchungen<sup>(12)</sup> berücksichtigt wurden, um die Repräsentativität der Stichprobe des BEV-Wirtschaftszweigs in China zu gewährleisten.

<sup>(11)</sup> Rechtssache T-444/11, Gold East Paper und Gold Huasheng Paper/Rat, 11.9.2014 (T-444/11) (Rn. 275); das Gericht erinnert an den Ermessensspielraum der Unionsorgane, der in der Rechtsprechung anerkannt wird und bei dem die gerichtliche Kontrolle der Beurteilung auf einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu beschränken ist.

<sup>(12)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1519 der Kommission vom 14. September 2015 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika (ABl. L 239 vom 15.9.2015), S. 99 (Erwägungsgrund 20); die Kommission bildete die Stichprobe der drei ausführenden Hersteller mit der höchsten Menge an Inlandsverkäufen und Ausfuhrverkäufen;

Durchführungsverordnung (EU) 2021/2287 der Kommission vom 17. Dezember 2021 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2170 zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344);

Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 12 vom 19.1.2022, S. 34) (Erwägungsgrund 49); die Kommission berücksichtigte auch die geografische Verteilung der Unternehmen);

Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17) (Erwägungsgrund 28); die Kommission vertrat die Auffassung, dass die vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller nicht nur hinsichtlich der Menge, sondern auch hinsichtlich ihres Anspruchs auf die im Antrag genannten Subventionen und der untersuchten Subventionspraktiken gemäß der Einleitungsbekanntmachung repräsentativ waren.

Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1 (Erwägungsgrund 41): „die Stichprobe [sollte] den gesamten Wirtschaftszweig der Reifenindustrie in der VR China hinsichtlich der Berechtigung zur Inanspruchnahme aller Arten mutmaßlicher Subventionen repräsentieren“);

Verordnung (EG) Nr. 930/2003 des Rates vom 26. Mai 2003 zur Einstellung des Antidumping- und des Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren von gezüchtetem Atlantischen Lachs mit Ursprung in Norwegen und des Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von gezüchtetem Atlantischen Lachs mit Ursprung in Chile und den Färöern (ABl. L 133 vom 29.5.2003, S. 1) (Erwägungsgrund 25); Kriterien, die ebenfalls für die Auswahl der chilenischen Stichprobe von Bedeutung waren, waren repräsentative Inlandsverkäufe und bedeutende Produktion.

- (55) Die Auswahl der ausführenden Hersteller in die Stichprobe stützte sich nicht nur auf die Ausfuhrmenge, sondern auch auf die Vielfalt der in verschiedenen Marktsegmenten verkauften BEV-Modelle (d. h. Warentypen), die Repräsentativität der Unternehmen/Gruppen hinsichtlich der potenziellen Förderfähigkeit der im Vermerk über die Hinlänglichkeit von Beweisen enthaltenen Regelungen und die Gesamtproduktionskapazität einschließlich Kapazitätsreserven. In Anbetracht all dieser Faktoren wurde die ausgewählte Stichprobe als die repräsentativste Stichprobe angesehen, die in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte. Die Bildung der Stichprobe entsprach in vollem Umfang den Bestimmungen des Artikels 27 der Grundverordnung, wobei den Besonderheiten des Falles Rechnung getragen wurde. Angesichts der starken Repräsentativität der Stichprobe in Anbetracht der in Erwägungsgrund 49 aufgeführten Kriterien und der für die Untersuchung zur Verfügung stehenden Zeit vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Auswahl eines zusätzlichen ausführenden Herstellers in die Stichprobe nicht angemessen war. Daher wurde der Antrag von Tesla, in die Stichprobe einbezogen zu werden, abgelehnt.
- (56) Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe die erbetene Klarstellung zur Stichprobenauswahl der ausführenden Hersteller nicht vorgelegt, insbesondere in Bezug auf die Prüfung und die relative Gewichtung der vier Kriterien für die Auswahl der Stichprobe, die bei der Stichprobenauswahl berücksichtigt wurden, die Grundlage für die Ermittlung der Ausfuhrverkäufe der verschiedenen Marktsegmente, die Grundlage für die Bewertung der potenziellen Berechtigung der Gruppen ausführender Hersteller zur Inanspruchnahme der Subventionsregelungen und die Verfügbarkeit von Kapazitätsreserven sowie die Bedeutung des Beschlusses der Kommission, für die Zwecke des Stichprobenverfahrens die Antworten auf die Stichprobenformulare heranzuziehen, unbeschadet und unabhängig davon, ob sie mit anderen Gruppen ausführender Hersteller verbunden sein könnten.
- (57) Die Kommission betrachtet ihre Auswahl von drei Unternehmensgruppen als das repräsentativste Volumen, das sie innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit untersuchen konnte, wobei sie nicht nur die absoluten Zahlen für Produktion, Verkäufe und Ausfuhr berücksichtigte, sondern auch eine Reihe zusätzlicher Elemente, um die Repräsentativität der Stichprobe zu bewerten, darunter die Vielfalt der in verschiedenen Marktsegmenten verkauften BEV-Modelle, die Repräsentativität der Unternehmen/Gruppen hinsichtlich der potenziellen Förderfähigkeit der im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise enthaltenen Regelungen und die Gesamtproduktionskapazität, einschließlich Kapazitätsreserven, auf der Grundlage der im Stichprobenformular enthaltenen Informationen. Bei der Bewertung dieser Elemente wurde ein umfassender Ansatz verfolgt, bei dem keines der einzelnen Elemente als entscheidend angesehen wurde. Die Marktsegmente wurden auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Informationen über die von den ausführenden Herstellern auf dem Unionsmarkt verkauften Modelle betrachtet. Wie im Vermerk zur endgültigen Stichprobe der ausführenden Hersteller dargelegt, betrachtete die Kommission die Förderfähigkeit der Subventionsregelungen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller als objektives Kriterium, um sicherzustellen, dass die Stichprobe für die Höhe der Subventionierung im betroffenen Land repräsentativ ist. Die Auswahl stützte sich auf die von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern übermittelten Stichprobenformulare, die alle mit ihnen verbundenen Parteien umfassen sollten, die für die Untersuchung relevant sind. Da es sich bei diesen Antworten um Selbstauskünfte handelt, erklärte die Kommission, dass eine weitere Bewertung in Bezug auf verbundene Parteien dieser in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gerechtfertigt sein könnte.
- (58) Der chinesischen Regierung und der CCCME zufolge wurde im Beschluss über die endgültige Stichprobe keine Begründung für den Ausschluss des größten chinesischen ausführenden Herstellers Tesla aus der Stichprobe der ausführenden Hersteller vorgelegt.
- (59) Tesla war im Untersuchungszeitraum in der Tat einer der größten ausführenden Hersteller in Bezug auf die Ausfuhr in die Union. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und wie in den Erwägungsgründen 54 und 57 erläutert, sollte die Stichprobenauswahl jedoch nicht nur auf der Grundlage der größten Produktions-, Verkaufs- oder Ausfuhrmenge erfolgen, sondern auf der größten repräsentativen Menge. Wie im Vermerk zur endgültigen Stichprobe der ausführenden Hersteller dargelegt, wurde davon ausgegangen, dass die endgültige Stichprobenauswahl die in China tätigen ausführenden BEV-Hersteller angemessen repräsentiert; sie stützte sich auf die größte repräsentative Menge von Produktion, Verkäufen oder Ausfuhr in die Union im Untersuchungszeitraum, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden konnte, wobei die in Erwägungsgrund 57 dargelegten Elemente berücksichtigt wurden. Daher wies die Kommission das Vorbringen der chinesischen Regierung und der CCCME zurück.
- (60) Außerdem machte Tesla geltend, die Kommission habe keine vollständigen Gruppen in die Stichprobe einbezogen, sondern nur einige der ausführenden Hersteller und verbundenen Unternehmen der in die Stichprobe einbezogenen Gruppe ausgewählt.

- (61) Diese Bemerkung ist sachlich falsch. Die Kommission bildete ihre Stichprobe nicht auf der Grundlage einzelner Unternehmen, sondern anhand der Gruppen, die auf der Grundlage der Informationen in den Antworten auf die Stichprobenformulare ermittelt wurden. Alle produzierenden Unternehmen, die zu diesen Gruppen gehören, sind Teil der Stichprobe, unabhängig davon, ob sie im Vermerk über die endgültige Stichprobe der ausführenden Hersteller einzeln aufgeführt sind.
- (62) Darüber hinaus wiesen sowohl die chinesische Regierung als auch die CCCME darauf hin, dass chinesische Marken diskriminiert würden, indem drei chinesische Unternehmen ausgewählt und keine in ausländischem Eigentum befindlichen Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen in die Stichprobe einbezogen würden. Die chinesische Regierung, BYD und Tesla wiesen darauf hin, dass der Vermerk über ausreichende Beweise, auf den sich die Kommission bei ihrer Bewertung der potenziellen Berechtigung zur Inanspruchnahme der Subventionsregelungen und der Stichprobenauswahl gestützt habe, voreingenommen sei und absichtlich gezielt bestimmte Hersteller in der VR China betreffe. Die chinesische Regierung, die CCCME, Tesla und GWM brachten vor, dass die Kommission durch die Bildung einer Stichprobe nach Kriterien, die wahrscheinlich zur Bestätigung einer drohenden Schädigung führen würden, ihrer Verpflichtung nach Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung zur Durchführung einer objektiven Untersuchung der Schädigung nicht nachgekommen sei. Alle Parteien, die Stellungnahmen abgaben, betonten, dass die Methode und die Analyse, die bei der Bildung der Stichprobe zugrunde gelegt worden seien, nicht ausreichend offengelegt worden seien.
- (63) Die Kommission weist das Argument zurück, sie habe diskriminierend gehandelt. Wie im Aktenvermerk über die Auswahl einer endgültigen Stichprobe erläutert, verfügen erstens einige der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen über Joint Ventures mit europäischen Automobilherstellern. Zweitens gälte die als Ergebnis der Untersuchung eingeführte Maßnahme für alle in der VR China hergestellten und von dort ausgeführten BEV, unabhängig von den Eigentumsverhältnissen der ausführenden Hersteller. Drittens befinden sich die meisten Unternehmen/Gruppen, die sich für die Stichprobe gemeldet hatten, entweder ganz oder teilweise in chinesischem Eigentum und/oder haben Vereinbarungen im Rahmen von Joint Ventures mit ausländischen Partnern.
- (64) Die im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise berücksichtigte potenzielle Berechtigung zur Inanspruchnahme der Regelungen war eines von mehreren Elementen, die nach Auffassung der Kommission die größte Repräsentativität der BEV-Hersteller sicherstellen und die Repräsentativität der Stichprobe nach Artikel 27 der Grundverordnung untermauern sollten. Darüber hinaus ist die potenzielle Berechtigung zur Inanspruchnahme von Subventionsregelungen ein Element, das keineswegs verzerrend ist, sondern ein objektives Kriterium darstellt, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Stichprobe für das Ausmaß der Subventionierung im betroffenen Land repräsentativ ist. Daher wählte die Kommission, als sie die potenzielle Berechtigung zur Inanspruchnahme als Kriterium für die Auswahl unter den mitarbeitenden ausführenden Herstellern heranzog, nicht die Unternehmen mit der höchsten Subventionierung aus, da zum Zeitpunkt des Beschlusses über die Stichprobe die spezifischen Beträge, die diese Unternehmen erhielten, nicht bekannt waren. Darüber hinaus bedeutet die Tatsache, dass ein Unternehmen von vornherein potenziell dafür in Betracht kommt, Subventionen aufgrund einer bestimmten Regelung zu erhalten, nicht automatisch, dass ein solches Unternehmen im Untersuchungszeitraum von einer solchen Regelung profitiert hat. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Unternehmen nicht nachgewiesen haben, inwiefern die Kommission bei der Auswahl der in die Stichprobe einbezogenen Ausführer einen offensichtlichen Beurteilungsfehler<sup>(13)</sup> begangen hat, der zu irreführenden Ergebnissen geführt hat und einen Verstoß gegen die Verpflichtung zur Durchführung einer objektiven Schadensuntersuchung darstellt, wobei die Kommission daran erinnert, dass sie auch über einen weiten Ermessensspielraum verfügt.<sup>(14)</sup>
- (65) Schließlich wurde die Stichprobenmethode entgegen den Argumenten einiger Parteien bereits im Vermerk vom 25. Oktober 2023 über die freigegebene vorläufige Stichprobe ausführlich erläutert.
- (66) Der ausführende Hersteller GWM beantragte, dass er in die Stichprobe einbezogen und ein anderes in die Stichprobe einbezogenes Unternehmen gestrichen werde, da das ausgewählte Unternehmen in Bezug auf die Marke, die Technologie und die Preise seines wichtigsten in die Union ausgeführten BEV-Modells nicht repräsentativ genug für den gesamten BEV-Wirtschaftszweig in der VR China sei. GWM brachte vor, dass es in die Stichprobe einbezogen werden sollte, da es einer der wenigen ausführenden Hersteller sei, die die angeforderten Stichprobeninformationen rechtzeitig übermittelt hätten, und einer der größten repräsentativen BEV-Ausführer in der VR China, angesichts der erheblich unterschiedlichen BEV-Modelle, die es in die Union ausgeführt habe, seines geografischen Standorts, der Einhaltung der Produktsicherheit und der Umwelttechnologie, seiner erheblichen FuE-Investitionen und der vertikalen Integration seines Lieferkettensystems.

<sup>(13)</sup> Rechtssache T-30/19 und T-72/19, CRIA und CCCMC/Kommission, 4.5.2022, (T-30/19) (Rn. 115; es ist zu berücksichtigen, dass für die Bestimmung des Vorliegens und der Höhe einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union und des Bestehens eines Kausalzusammenhangs eine Beurteilung komplexer wirtschaftlicher Sachverhalte erforderlich ist, bei denen die Unionsorgane über ein weites Ermessen verfügen).

<sup>(14)</sup> *Ebenda*

- (67) Alle Unternehmen, die sich im Rahmen des Stichprobenverfahrens gemeldet hatten, übermittelten ihre Antworten innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Frist oder nach begründeten Anträgen auf Verlängerung innerhalb der vereinbarten Frist. Wie in den Erwägungsgründen 53 bis 57 dargelegt, betrachtete die Kommission die ausgewählte Stichprobe als die repräsentativste Stichprobe, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden konnte. Die Bildung der Stichprobe entsprach in vollem Umfang den Bestimmungen des Artikels 27 der Grundverordnung, wobei den Besonderheiten des Falles Rechnung getragen wurde. Da keines der von GWM vorgebrachten Argumente die Auswahl der Stichprobe durch die Kommission entkräftete, wurde der Antrag von GWM, in die Stichprobe einbezogen zu werden, zurückgewiesen.
- (68) Die CCCME, BYD, GWM und Tesla machten ferner geltend, dass Kapazitätsreserven nicht als Faktor für die Bildung einer Stichprobe angesehen werden könnten, sondern ein Faktor seien, der im Laufe der Untersuchung bewertet werden sollte.
- (69) Diese Untersuchung stützt sich auf eine drohende Schädigung. Daher wurden Informationen über den Umfang der potenziellen Verkäufe der ausführenden Hersteller in naher Zukunft als wichtig für die Bildung einer repräsentativen Stichprobe angesehen. Die Tatsache, dass die Kapazitätsreserven einer der Aspekte waren, die die Entscheidung der Kommission über die Stichprobe untermauerten, schloss eine Bewertung dieses Faktors im Laufe der Untersuchung im Hinblick auf die Feststellung einer drohenden bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht aus.
- (70) Aus den genannten Gründen beschloss die Kommission, die vorgeschlagene Stichprobe als endgültige Stichprobe beizubehalten.
- (71) In seiner Stellungnahme nach dem Beschluss über die Stichprobe bat NIO um zusätzliche Klarstellungen zu seiner besonderen Situation bei den nicht in die Stichprobe einbezogenen Herstellern.
- (72) Die Kommission ging in einer separaten Stellungnahme, die nur an das Unternehmen gerichtet war, darauf ein.
- (73) Nach dem Stichprobenverfahren fand am 8. November 2023 eine Anhörung mit Smart statt, das beantragte, nicht als Teil der Geely Group, sondern als separater ausführender Hersteller betrachtet zu werden. Smart stützte sich bei diesem Vorbringen insbesondere auf Feststellungen der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission in einem Fusionskontrollverfahren in Bezug auf die Herstellung intelligenter BEV von Smart in der VR China.<sup>(15)</sup>
- (74) Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück. Erstens werden Fusionskontrollbeschlüsse auf der Grundlage einer anderen Rechtsgrundlage als der Grundverordnung getroffen, die andere Ziele vorgibt und andere Arten der Bewertung verlangt. Zweitens sah der Fusionskontrollbeschluss vor, dass es sich bei dem Joint Venture zwischen Daimler und Geely um ein voll funktionsfähiges Joint Venture handelt, ohne jedoch zu einer Schlussfolgerung hinsichtlich seiner Abhängigkeit von der Geely Group zu gelangen. Aus dem Beschluss ging hervor, dass die Herstellungs- und Vertriebsgeschäfte von Smart in der VR China von einem Joint Venture mit Geely durchgeführt werden. Darüber hinaus fallen die Verkäufe und die Vermarktung für die Union ebenfalls unter das Joint Venture. Außerdem erschienen die beiden Parteien angesichts der bestehenden Geschäftsbeziehung zwischen Smart und der Geely Group eindeutig als verbunden im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission.<sup>(16)</sup> Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass Smart als Teil der Geely Group behandelt werden sollte.
- (75) Die CCCME hielt die Berichtspflichten für die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller für zu aufwendig, insbesondere in Bezug auf die von verbundenen Lieferanten von Vorleistungen angeforderten Informationen und die Übersetzung der Jahresberichte.
- (76) In dem Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise wurde dargelegt, dass sich die Subventionierung durch die chinesische Regierung auf die gesamte Produktions- und Lieferkette des BEV-Wirtschaftszweigs erstreckte, unter anderem durch die Bereitstellung von Teilen und Komponenten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt. Die Kommission hielt die von den verbundenen Parteien der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller angeforderten Informationen für erforderlich, um das Vorliegen anfechtbarer Subventionen in Bezug auf BEV-Teile und -Bauteile, einschließlich Batterien, zu beurteilen, und wies daher das Vorbringen der CCCME zurück.

<sup>(15)</sup> Sache M.9360, Daimler/Geely/JV, Beschluss der Kommission vom 10.12.2019, nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates und Artikel 57 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.

<sup>(16)</sup> ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558.

1.5.4. *Fragebogenantworten und Kontrollbesuche*

- (77) Die Kommission sandte Fragebogen an die chinesische Regierung, die drei Gruppen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, die vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und zwei Verwender.
- (78) Die Kommission erhielt Antworten auf den Fragebogen von der chinesischen Regierung, den drei Gruppen von in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern, den vier in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern und den beiden Verwendern.
- (79) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die Ermittlung der Subventionierung, einer daraus resultierenden Schädigung (einschließlich einer drohenden Schädigung) und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte diese.
- (80) Bei den folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung durchgeführt:

*Unionshersteller und ihre verbundenen Unternehmen:*

- Unternehmen 7
- Unternehmen 17
- Unternehmen 18
- Unternehmen 27

*Verwender:*

- Leasys Luxembourg S.A.
- Leasys Mobility Portugal SA

*Ausführende Hersteller in der VR China und verbundene Unternehmen:*

- BYD Group
  - Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, China
  - Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, China
  - BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, China,
  - BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, China
  - BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, China
  - BYD Europe B.V., Niederlande
  - BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, China
  - BYD Co., Ltd., Shenzhen, China
  - BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, China
  - BYD Hong Kong, Hong Kong SAR
  - Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, China
  - Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, China
  - Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, China
  - Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, China
  - Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, China
  - Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, China
  - Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, China

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

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.,
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.,
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.,
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.,
- Wuhan Geely Automotive Industry (Holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.,
- Wuhan Lotus car sales (export sales) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.,
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Zweigniederlassung Ningbo,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Zweigniederlassung Wuhan,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Zweigniederlassung Chengdu,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Hauptsitz
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.,
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Schweden
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Deutschland
- SAIC Group
  - SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
  - SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.
  - SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.
  - SAIC General Motors Co., Ltd.
  - SAIC General Motor Sales Co., Ltd.
  - SAIC Motor Co., Ltd.
  - United Auto Battery Co., Ltd.
  - United Auto Battery System Co., Ltd.

- Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.
- Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.
- Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.
- Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.
- SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd
- SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.
- Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.
- Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.
- SAIC Motor International Co., Ltd.
- Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.
- Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.
- Rising Auto Technology Co., Ltd.
- Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.
- Z-One Technology Co., Ltd.
- SAIC Motor Europe B.V.
- SAIC Motor France SAS
- SAIC Motor Deutschland GmbH
- SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

- (81) Wie in Abschnitt 3.3 dargelegt, sah sich die Kommission mit Problemen bei der Zusammenarbeit konfrontiert, da mehrere chinesische Unternehmensgruppen, die in die Stichprobe einbezogen waren, den Fragebogen für bestimmte Unternehmen nicht beantworteten oder nur unvollständige oder gar keine Informationen über ihre Unternehmensstruktur oder ihre Produktionskosten übermittelten. Auf dieser Grundlage hatte die Kommission weder einen vollständigen Überblick über die Unternehmen, die einen Fragebogen beantworten sollten, noch über den Anteil, den sie an den gesamten Produktionskosten hatten.
- (82) Auf der Grundlage der im Dossier enthaltenen Informationen beschloss die Kommission daher, sich auf BEV-Hersteller, Lieferanten der wichtigsten Vorleistungen und andere Unternehmen zu konzentrieren, die an Finanzierungs-, Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten beteiligt waren, den Fragebogen beantworteten und im Zeitraum vor der Einführung der vorläufigen Maßnahmen überprüft werden konnten.
- (83) Zwar erhielt die Kommission auch Antworten auf den Fragebogen von anderen verbundenen Unternehmen, deren Tätigkeiten in den Tätigkeitsbereich fielen, für den eine Beantwortung des Fragebogens erforderlich war, doch war die Kommission nicht in der Lage, diese Antworten im Zeitraum vor der Einführung der vorläufigen Maßnahmen zu bewerten. Die Kommission behält sich das Recht vor, die betreffenden Antworten bis zum endgültigen Stadium dieses Verfahrens zu prüfen.

#### 1.5.5. *Vorbringen in Bezug auf Transparenz und Verfahren*

- (84) Der chinesischen Regierung zufolge bestätigte die Tatsache, dass MLex über mehr Informationen über die Stichprobe der BEV-Hersteller in der Union zu verfügen schien als die interessierten Parteien, dass die Untersuchung nicht transparent sei und die Rechte der interessierten Parteien auf ein ordnungsgemäßes Verfahren beeinträchtigt habe.
- (85) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 43 dargelegt, kann sich die Kommission nicht zum Inhalt von Presseberichten äußern, und die einschlägigen Informationen sind im Dossier dieser Untersuchung enthalten. Die Kommission hat zu gegebener Zeit alle relevanten Informationen in das nichtvertausliche Dossier der Untersuchung aufgenommen und den Parteien ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden von der Kommission im Laufe der Untersuchung gebührend geprüft und werden im entsprechenden Abschnitt dieser Verordnung erläutert.

- (86) Die CCCME brachte vor, die Kommission habe die Aufnahme der Fragebogenantworten des Wirtschaftszweigs der Union in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung verzögert, was in deutlichem Gegensatz zu der Geschwindigkeit stehe, mit der die Kommission die nichtvertraulichen Fassungen der von den chinesischen ausführenden Herstellern übermittelten Fragebogenantworten hochgeladen habe. Die CCCME brachte vor, dass diese Verzögerungen zur mangelnden Transparenz in Bezug auf den BEV-Wirtschaftszweig der Union und die Schädigungsaspekte der Untersuchung beigetragen hätten.
- (87) Die Kommission widerspricht diesem Vorbringen. Wie in den Erwägungsgründen 12 und 13 erläutert, wurde den Unionsherstellern Anonymität gewährt. Daher musste die Kommission sorgfältig prüfen, ob die vom Wirtschaftszweig der Union vorgelegten Unterlagen die Identität der Unionshersteller nicht versehentlich offenbarten und somit die gewährte Anonymität gefährdeten. Diese Prüfungen waren zeitaufwendig. Die CCCME und andere interessierte Parteien hatten ausreichend Zeit, um zu den Fragebogenantworten Stellung zu nehmen, nachdem sie in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung aufgenommen wurden.
- (88) Die CCCME brachte vor, dass das Fehlen eines Schriftwechsels zwischen der Kommission und der ACEA im nichtvertraulichen Dossier ein klarer Hinweis auf mangelnde Transparenz in der Untersuchung sei, da die Daten zu makroökonomischen Indikatoren in der Regel von Wirtschaftsverbänden vorgelegt würden. Die CCCME forderte die Kommission auf klarzustellen, wie makroökonomische Daten im Rahmen der Untersuchung erhoben und bewertet werden.
- (89) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Die Kommission ist rechtlich nicht verpflichtet, die Daten zu makroökonomischen Indikatoren von einem Handelsverband wie der ACEA einzuholen. Die Kommission kann auch andere Informationsquellen heranziehen. Diese Quellen und die Bewertung der makroökonomischen Indikatoren sind im Abschnitt „Schädigung“ aufgeführt. Die Kommission konnte die Quelle und die Methodik der Bewertung der makroökonomischen Indikatoren nicht offenlegen, bevor die Untersuchung im vorläufigen Stadium abgeschlossen wurde.
- (90) Die CCCME wies darauf hin, dass Unternehmen 29 bestimmte Informationen nur in einer vertraulichen Fassung vorgelegt habe und dass die interessierten Parteien folglich nicht in der Lage gewesen seien, die von Unternehmen 29 vorgelegten Informationen zu verstehen und dazu Stellung zu nehmen. Daher ersuchte die CCCME die Kommission, diese Informationen im nichtvertraulichen Dossier zur Verfügung zu stellen.
- (91) Die Kommission prüfte diese Informationen und kam zu dem Schluss, dass keine aussagekräftige Zusammenfassung möglich war. Außerdem hat die Kommission diese spezifischen Informationen in dieser Untersuchung nicht verwendet. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (92) Die nichtvertrauliche Fassung der wichtigsten Informationen, die in den Tabellen des Fragebogens für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angefordert wurden, wurde – auf indexierter und konsolidierter Basis (d. h. die Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wurden aggregiert) in das nichtvertrauliche Dossier der Kommission aufgenommen. Die Kommission hielt es für angemessen, keine nichtvertrauliche Fassung der jeweiligen Tabellen jedes Unionsherstellers gesondert hinzuzufügen, um die Anonymität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zu schützen, da die Gefahr bestand, dass die Entwicklung der Indizes pro Unternehmen unbeabsichtigt die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller offenbaren und somit die Anonymität gefährden könnte.
- (93) In diesem Zusammenhang ersuchte die CCCME die Kommission klarzustellen, i) inwiefern die in Erwägungsgrund 92 erläuterte Begründung für die Änderung der Praxis der Kommission durch vorliegende Fakten gestützt wurde, da jeder der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller seine individuell indexierten Daten für mehrere Wirtschaftsindikatoren (einschließlich Produktionskapazität, Produktion, Verkaufsmenge und -wert an verbundene und unabhängige Parteien sowie Beschäftigung) für den Bezugszeitraum in den Antworten auf das Stichprobenformular, die im nichtvertraulichen Dossier der Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden, vorgelegt hatte, ii) wie die einzeln indexierten Daten und deren Entwicklung in Bezug auf die übrigen Schadensindikatoren die Identität eines BEV-Unionsherstellers aufdecken könnten und iii) wie die einzeln indexierten Daten der vier Unionshersteller dazu führen könnten, dass ihre Identität aufgedeckt wird, wenn die Daten zu den Wirtschaftsindikatoren und speziell zu BEV in den Jahresberichten oder anderen Unterlagen der BEV-Unionshersteller nicht öffentlich zugänglich waren, während die meisten BEV-Unionshersteller auch andere Fahrzeugtypen als BEV herstellen.

- (94) Daher forderte die CCCME die Kommission auf, in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung die indexierten Daten pro Unternehmen der vier in die Stichprobe einbezogenen BEV-Hersteller in der Union aufzunehmen, da auf der Grundlage dieser Daten kein Risiko einer Identifizierung der BEV-Unionshersteller bestehe. Darüber hinaus wies die CCCME darauf hin, dass diese Informationen aus folgenden Gründen für die Verteidigung der CCCME relevant seien: i) Die Identität der in die Stichprobe einbezogenen BEV-Hersteller in der Union wurde vertraulich behandelt, und es gab keine Möglichkeit zu erfahren, wie die Unternehmen tatsächlich abschnitten und ob sie aufgrund der chinesischen BEV-Einfuhren einer drohenden Schädigung ausgesetzt waren, ii) die von der Kommission bereitgestellten aggregierten indexierten Daten lieferten keine aussagekräftigen Informationen und schienen in der Tat falsch zu sein, iii) die unternehmensspezifischen Daten würden es der CCCME ermöglichen, die wirtschaftliche Lage der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zu verstehen, da ihre Daten die Grundlage für die Bewertung der mikroökonomischen Indikatoren und der Preisunterbietung/Zielpreisunterbietung bilden würden, und iv) die CCCME hatte zwar keine Möglichkeit, die Richtigkeit der von den BEV-Herstellern in der Union gemeldeten Daten zu überprüfen, aber mit der unternehmensspezifischen Indexierung sei die CCCME zumindest in der Lage, die ursprünglich in den Antworten auf das Stichprobenformular und später in den Antworten auf den Fragebogen übermittelten Daten zu vergleichen.
- (95) Die Kommission stellte fest, dass der Markt für BEV in der Union aus einer kleinen Anzahl von Herstellergruppen besteht. Es gibt eine beträchtliche Menge an öffentlichen Informationen sowie sehr detaillierte Informationen über den BEV-Wirtschaftszweig der Union, zu denen die CCCME Zugang haben könnte, wenn sie ein kostenpflichtiges Abonnement abschließt. Es besteht daher ein hohes Risiko, dass die von der Kommission im Fragebogen angeforderten wirtschaftlichen und finanziellen Informationen zusammen mit bestimmten öffentlichen und auf Abonnements basierenden Informationen die jeweiligen Unternehmen erkennbar machen könnten und somit die Anonymität gefährdet wäre.
- (96) Darüber hinaus waren die in den Stichprobenformularen angeforderten Informationen deutlich weniger detailliert als die im Fragebogen angeforderten Informationen. Was beispielsweise die wirtschaftlichen und finanziellen Informationen betrifft, so wurden im Stichprobenfragebogen Angaben zu i) der Produktionsmenge, ii) der Produktionskapazität, iii) der Gesamtmenge und dem Gesamtwert der Verkäufe in der Union, iv) der Menge und dem Wert der Verkäufe an verbundene Unternehmen und v) der Zahl der Beschäftigten angefordert. Zusätzlich zu diesen Informationen enthielten die entsprechenden Unterlagen mit konsolidierten Indizes, die in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung aufgenommen wurden, auch Informationen über i) den durchschnittlichen Verkaufspreis der Gesamtverkäufe, der Verkäufe auf dem Unionsmarkt an unabhängige Abnehmer und verbundene Abnehmer, ii) die Menge, den Wert und die Preise der Ausfuhrverkäufe an unabhängige und verbundene Abnehmer, iii) die durchschnittlichen Herstellstückkosten, iv) den Gewinn vor Steuern in der Union an unabhängige und verbundene Abnehmer, v) die Kapazitätsauslastung, vi) den Schlussbestand, vii) die Arbeitskosten für BEV, viii) den Cashflow, ix) die für die Herstellung der untersuchten Ware verwendeten Sachanlagen insgesamt, x) die Kapitalrendite, xi) die Gesamtinvestitionen in die untersuchte Ware und xii) den Gesamtabschreibungsbetrag der untersuchten Ware.
- (97) Zudem nahm die Kommission die fraglichen Unterlagen in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung auf, nachdem die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller ihren Fragebogen beantwortet hatten. Daher beruhte die fragliche Unterlage auf nicht überprüften Daten. Nach Überprüfung der Daten nahm die Kommission eine angepasste Unterlage in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung auf. Die Kommission prüfte dieses Vorbringen vor dem Hintergrund der angepassten Informationen und stellte fest, dass es nicht mehr zutrifft. Außerdem fügte die Kommission in das Dossier die Repräsentativitätsprozentsätze auf der Grundlage der Verkäufe und der Produktion der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hinzu, nachdem die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Daten überprüft worden waren.
- (98) Aus den dargelegten Gründen wurde der Antrag daher abgelehnt.
- (99) Die CCCME forderte ferner, die Kommission solle alternativ zu dem in Erwägungsgrund 94 gestellten Antrag die aggregierten Daten der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller für jeden der Schadensindikatoren in absoluten Zahlen oder in numerischen Spannen vorlegen.
- (100) Wie in Erwägungsgrund 95 erläutert, hat die Kommission die mikroökonomischen Indikatoren in absoluten Werten im Abschnitt „Schädigung“ dargestellt. Die übrigen makroökonomischen Indikatoren, die die Kommission ebenfalls im Abschnitt „Schädigung“ dargelegt hat, beruhen nicht nur auf den Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, sondern auf denen der gesamten Union, wie im Abschnitt „Schädigung“ erläutert. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

- (101) In Bezug auf die Verkaufsmenge der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller forderte die CCCME die Kommission auf, i) den Prozentsatz der Verkäufe der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller direkt an unabhängige Abnehmer und an verbundene Unternehmen im Bezugszeitraum innerhalb und außerhalb der Union anzugeben, ii) die geografische Abdeckung der Verkäufe der Unionshersteller an verbundene und unabhängige Parteien anzugeben, iii) anzugeben, ob alle EU-Verkäufe an die verbundenen Parteien an verbundene Unternehmen erfolgten, die Anhang I des Fragebogens ausgefüllt haben, iv) anzugeben, welcher Prozentsatz der gesamten EU-Produktion der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller in jedem Jahr des Bezugszeitraums ausgeführt wurde. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass, wenn nicht alle verbundenen Unternehmen Anhang I ausgefüllt hätten, dies bedeute, dass die Verkäufe an unabhängige Abnehmer nicht 38 % der Verkäufe in der Union entsprächen, wie die Kommission in dem Aktenvermerk über die Stichprobe der Unionshersteller angegeben habe.
- (102) In Bezug auf die Verkäufe an unabhängige und verbundene Unternehmen in der Union übermittelte die Kommission im Aktenvermerk vom 4. Juni 2024 <sup>(17)</sup> zusätzliche Klarstellungen, in denen sie angab, dass sie diese Verkäufe in Höhe des Preises an den ersten unabhängigen Abnehmer gesammelt und sie mit den Verkäufen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller an unabhängige Abnehmer konsolidiert habe. In Bezug auf die Verkäufe außerhalb der Union sei daran erinnert, dass der Zweck der Untersuchung unter anderem darin besteht, die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Produktion und der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union in der Union und nicht außerhalb der Union zu bewerten. Die Auswirkungen der Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union sind in den Erwägungsgründen 1183 bis 1185 erläutert. Darüber hinaus war die geografische Abdeckung der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller naturgemäß vertraulich, und auch die chinesischen ausführenden Hersteller wurden nicht aufgefordert, solche Informationen im nichtvertraulichen Dossier vorzulegen. Darüber hinaus erläuterte die CCCME nicht, warum diese besonderen Informationen relevant sind.
- (103) Die CCCME forderte die Kommission ferner auf, das Verhältnis zwischen Produktionskapazität und Produktion von BEV und anderen Fahrzeugtypen im Bezugszeitraum anzugeben.
- (104) Die Kommission erinnert daran, dass sich die laufende Untersuchung nur auf BEV erstreckt und daher die Produktionskapazität und die Produktion anderer Fahrzeuge der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller irrelevant sind. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (105) Die CCCME forderte die Kommission auf, die Liste der Mitgliedstaaten vorzulegen, in denen die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller tätig sind, und argumentierte, dass der geografische Standort der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller in Fällen, in denen den Unionsherstellern Anonymität gewährt wurde, offengelegt worden sei.
- (106) Die Kommission erinnert daran, dass es in der Union nur wenige Gruppen von BEV-Herstellern gibt. Darüber hinaus handelt es sich bei dem Ort, an dem sie hergestellt werden, um öffentliche Informationen. Daher konnte die Kommission in diesem Fall den Standort der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller nicht offenlegen, da dies die jeweiligen Unternehmen erkennbar machen könnte und somit die Anonymität gefährdet wäre. Der Antrag wurde daher abgelehnt.
- (107) Die CCCME forderte die Kommission zudem auf, i) eine kombinierte Liste der von den vier in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum in der Union und außerhalb der Union verkauften Warenkennnummern vorzulegen und dabei zwischen Verkäufen an verbundene und an unabhängige Unternehmen zu unterscheiden, ii) Marktsegmente anzugeben, die von den Verkäufen der BEV-Hersteller in der Union an verbundene und unabhängige Unternehmen in der Union und außerhalb der Union abgedeckt werden, und iii) die in der Tabelle mit der Überschrift „Wareneigenschaften“ im Fragebogen für die Unionshersteller angeforderten Warenmerkmale vorzulegen.
- (108) Die Kommission stellt fest, dass sie im Fragebogen nur für den Untersuchungszeitraum und nicht für den gesamten Bezugszeitraum Informationen auf Ebene der Warenkennnummer anforderte. Dies geschah sowohl für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als auch für die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller. Daher konnte die Kommission der CCCME keine Informationen übermitteln, über die sie nicht verfügte. Darüber hinaus sind die Informationen über die Warenkennnummer und die Wareneigenschaften für jeden in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und chinesischen ausführenden Hersteller naturgemäß vertraulich und konnten daher nicht in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung aufgenommen werden. Die Warenkennnummern werden in der Regel in der individuellen Unterrichtung der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und der Unionshersteller offengelegt, wenn sie nicht vertraulich sind. Wie in den Erwägungsgründen 1040 bis 1048 erläutert, hielt es die Kommission nicht für erforderlich, eine Marktsegmentierungsanalyse durchzuführen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

<sup>(17)</sup> t24.004547.

1.5.6. *Stellungnahmen zur Einleitung der Untersuchung*

- (109) Stellungnahmen zur Einleitung der Untersuchung gingen von der chinesischen Regierung, der CCCME und von Unternehmen 24 ein.
- (110) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Untersuchung rein politisch und diskriminierend sei und dass die EU selbst in den letzten Jahren Subventionen in Milliardenhöhe gewährt habe, um eine Lieferkette für BEV aufzubauen, und dass sie ihren BEV-Wirtschaftszweig auch in Zukunft weiter subventionieren werde. Die chinesische Regierung hielt diese Untersuchung für schädlich für die Entwicklung der globalen Industrie im Bereich der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, zumal die Lieferketten für BEV in China und in der Union voneinander abhängig und eng miteinander verflochten seien; es würden Hindernisse für bilaterale Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels geschaffen.
- (111) Nicht alle Subventionen sind im Rahmen des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen anfechtbar, und diese Untersuchung beschränkt sich auf Subventionen, die in China zugunsten der ausführenden Hersteller der betroffenen Ware gewährt werden. In jedem Fall berühren die Behauptungen der chinesischen Regierung nicht die vorläufigen Feststellungen der Kommission, wonach die chinesische Regierung den ausführenden BEV-Herstellern Subventionen gewährt hat, die nach dem Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen und der Grundverordnung anfechtbar sind. Entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung führen die anfechtbaren chinesischen Subventionen zu unlauterem Wettbewerb, der die Entwicklung der globalen Industrie im Bereich der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge und insbesondere des Wirtschaftszweigs der Union, nur behindern würde. Bilaterale Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels können nicht auf unlauterem Wettbewerb durch subventionierte niedrigpreisige BEV aufbauen, sondern sollten auf gleichen Wettbewerbsbedingungen beruhen, in denen fairer Wettbewerb und Innovationen den ökologischen Wandel vorantreiben werden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (112) Die chinesische Regierung brachte vor, dass ihr keine sinnvolle und angemessene Gelegenheit im Sinne des Artikels 13.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen für Konsultationen vor der Einleitung gegeben worden sei, da die Kommission die Einleitung der Untersuchung öffentlich bekannt gegeben habe, bevor sie die chinesische Regierung zu Konsultationen einlud, die während einer Periode nationaler Feiertage in China geplant gewesen seien, was die Fähigkeit der chinesischen Regierung, ordnungsgemäße Konsultationen durchzuführen, gefährdet habe. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass ihr keine Informationen oder Beweise zur Warendefinition, zu den besonderen Umständen, die die Untersuchung von Amts wegen rechtfertigten, zur Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union, zu den Informationen und Beweisen, die den Behauptungen zur Subventionierung zugrunde lagen, zu Daten über die drohende Schädigung und zu Daten, die dem ursächlichen Zusammenhang zugrunde lagen, vorgelegt worden seien. Darüber hinaus betrafen die Konsultationen vor der Einleitung nicht alle mutmaßlichen Subventionsregelungen.
- (113) Im Einklang mit Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung und Artikel 13.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen forderte die Kommission die chinesische Regierung vor Einleitung der Untersuchung zu Konsultationen auf, um die Situation in Bezug auf die mutmaßlichen Subventionen zu klären. Die Ankündigung der Kommissionspräsidenten in der Rede zur Lage der Union vom 13. September 2023, dass die Kommission eine Antisubventionsuntersuchung in Bezug auf Elektrofahrzeuge aus China einleitete, stellte keine Einleitung der Untersuchung dar. Die chinesische Regierung erhielt am 22. September 2023 eine Verbalnote, in der die chinesische Regierung über den Beschluss der Europäischen Kommission unterrichtet wurde, von Amts wegen ein Antisubventionsverfahren einzuleiten. Dies lag vor der Periode nationaler Feiertage in China. Zusammen mit dieser Verbalnote wurde der chinesischen Regierung eine Zusammenfassung der Subventionierung und der drohenden Schädigung vorgelegt, die ausreichende Beweise für das Vorliegen anfechtbarer Subventionen, die Schädigung und den ursächlichen Zusammenhang enthielt. Weder nach Artikel 11 Absatz 8 der Grundverordnung noch nach Artikel 13.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen war die Kommission verpflichtet, der chinesischen Regierung vor Einleitung der Untersuchung von Amts wegen das vollständige Dossier zu übermitteln. Bei den Regelungen, die angeblich nicht Gegenstand der Konsultationen waren, handelt es sich nicht um andere Subventionen, sondern um Regelungen, die zwischen der Kommission und der chinesischen Regierung während der Konsultationen erörtert wurden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (114) Die chinesische Regierung brachte vor, dass ihre Verteidigungsrechte durch die Verweigerung einer angemessenen Fristverlängerung durch die Kommission beeinträchtigt worden seien, obwohl die chinesische Regierung eine Reihe von Gründen für eine solche Verlängerung angeführt habe.
- (115) In der Einleitungsbekanntmachung heißt es in Abschnitt 9, dass Fristverlängerungen nur unter außergewöhnlichen Umständen beantragt werden sollten und nur gewährt werden, wenn ein triftiger Grund nachgewiesen wird. Darüber hinaus ist festgelegt, dass die Verlängerung der Fristen für die Übermittlung anderer Informationen als der Antworten auf den Fragebogen auf drei Tage begrenzt wird, sofern keine außergewöhnlichen Umstände nachgewiesen werden. Die chinesische Regierung hat keine derart außergewöhnlichen Umstände nachgewiesen, die eine Verlängerung der Frist um mehr als drei Tage gerechtfertigt hätten. Aufgrund des Wochenendes, das in diese Verlängerung um drei Tage fiel, wurde der chinesischen Regierung eine Verlängerung um vier Kalendertage gewährt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

- (116) Darüber hinaus brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Voraussetzungen für die Einleitung einer Untersuchung von Amts wegen nach Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung nicht erfüllt seien. Der chinesischen Regierung und der CCCME zufolge konnte die Kommission keine besonderen Umstände nachweisen, die die Einleitung einer Untersuchung rechtfertigen würden, ohne einen schriftlichen Antrag des Wirtschaftszweigs der Union oder in seinem Namen erhalten zu haben. Die chinesische Regierung brachte vor, dass der BEV-Wirtschaftszweig der Union selbst einen Antrag hätte stellen können; dass er dies nicht getan habe, sei ein eindeutiger Beweis dafür, dass keine außergewöhnlichen und besonderen Umstände vorlägen, die die Einleitung der Untersuchung von Amts wegen rechtfertigten. Die chinesische Regierung brachte außerdem vor, dass sich die BEV-Unionshersteller laut Presseberichten öffentlich gegen diese Untersuchung ausgesprochen hätten und dass dies auch ein klarer Beweis dafür sei, dass keine außergewöhnlichen und besonderen Umstände vorlägen, die die Einleitung des Verfahrens von Amts wegen rechtfertigten.
- (117) Im Einleitungsdokument hat die Kommission die Einleitung von Amts wegen hinreichend begründet. Insbesondere betrachtet die Kommission die rasche Marktdurchdringung durch die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren von BEV aus der VR China, die den Wirtschaftszweig der Union unwiederbringlich zu schädigen droht, als besondere Marktdurchdringung, die die Einleitung einer Untersuchung von Amts wegen rechtfertigt. Die Subventionierung des chinesischen BEV-Wirtschaftszweigs führte zu einem großen und beschleunigten Zustrom von Einfuhren von in der VR China hergestellten BEV auf den Unionsmarkt zu Preisen, die die Preise drücken oder Preiserhöhungen verhindern, die andernfalls eintreten würden, wodurch dem BEV-Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung zugefügt werden könnte, die aufgrund der technologischen Entwicklung und des Umfangs der erforderlichen FuE-Finanzierung unwiderruflich sein könnte. Die Möglichkeit, dass der BEV-Wirtschaftszweig der Union selbst einen Antrag hätte stellen können, ändert nichts an der Feststellung der Kommission, dass in diesem konkreten Fall besondere Umstände vorlagen, die die Einleitung der Untersuchung von Amts wegen rechtfertigten. Darüber hinaus äußert sich die Kommission nicht zu Presseberichten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (118) Die chinesische Regierung brachte vor, dass das Einleitungsdokument keine Beweise für eine Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen und Ausfuhrkreditversicherungen, keine ausreichenden Beweise für die Gewährung von Zuschüssen, keine Beweise für die Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt, keine Beweise für eine Untersuchung der entgangenen oder nicht erhobenen staatlichen Einnahmen und ein falsches Verständnis von Ausfuhrsteuerermäßigungen enthalte.
- (119) Die im Einleitungsdokument enthaltenen Beweise stellten die Informationen dar, die der Kommission vor Einleitung der Untersuchung nach vernünftigem Ermessen zur Verfügung standen. Wie aus dem Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise, der die Bewertung aller der Kommission vorliegenden Beweise für China durch die Kommission enthält und auf dessen Grundlage die Kommission die Untersuchung einleitete, hervorgeht, lagen in der Einleitungsphase hinreichende Beweise dafür vor, dass die mutmaßlichen Subventionen hinsichtlich ihrer Existenz, ihrer Höhe und ihrer Art anfechtbar waren. Für alle im Einleitungsdokument angeführten verschiedenen Regelungen legte die Kommission die Rechtsgrundlage, die Spezifität dieser Subventionsregelungen für den BEV-Wirtschaftszweig und, soweit die Kommission Zugang dazu hatte, detaillierte Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen über die Höhe der Subventionen vor, die die chinesische Regierung den ausführenden BEV-Herstellern gewährte. Daher gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass sie über ausreichende Beweise für eine anfechtbare Subventionierung im Sinne der Grundverordnung und des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen verfügte.
- (120) Die chinesische Regierung erklärte, dass in Untersuchungen, die auf der Grundlage eines Antrags des Wirtschaftszweigs der Union eingeleitet wurden, die Fragen zu den Einfuhren der Unionshersteller aus dem untersuchten Land und ihren Beziehungen zu den ausführenden Herstellern sowie deren Tätigkeiten in der Union im Allgemeinen von der Kommission im Rahmen der vor der Einleitung der Untersuchung durchgeführten Prüfung des Grades der Zustimmung zur Einleitung der Untersuchung überprüft würden. Daher forderte die chinesische Regierung die Kommission auf, i) klarzustellen, ob sie bei der Definition des BEV-Wirtschaftszweigs der Union im Einleitungsdokument die Tatsache berücksichtigt habe, dass einige Unionshersteller in China produzieren, einige im Eigentum chinesischer Unternehmen stehen oder in der Union nur eine geringe Produktion haben, ii) die Zusammensetzung des BEV-Wirtschaftszweigs der Union im Hinblick auf die Zahl der Hersteller und Herstellergruppen, die Gesamtmenge der BEV-Produktion in der Union und die Gesamtmenge und den Gesamtwert der Verkäufe des BEV-Wirtschaftszweigs der Union in jedem Jahr des Bezugszeitraums anzugeben, iii) klarzustellen, ob etwaige BEV-Hersteller in der Union von der im Einleitungsdokument genannten Liste der zwölf Hersteller von der Kommission ausgenommen wurden, iv) die Gesamtmenge und den Gesamtwert der aus China und aus anderen Ländern als China getätigten Einfuhren von BEV-Unionsherstellern anzugeben und v) die Menge und den Wert der aus China getätigten Einfuhren von BEV-Unionsherstellern, auch in Spannen, im Vergleich zu ihrer Gesamtproduktion und ihren Gesamtverkäufen in der EU anzugeben.

- (121) Die Kommission stellt fest, dass diese Untersuchung von Amts wegen und nicht auf der Grundlage eines Antrags eingeleitet wurde. Daher musste die Kommission in dieser Untersuchung keine Prüfung des Grades der Zustimmung zur Einleitung der Untersuchung durchführen. Daraus folgt, dass die Klarstellungsersuchen der chinesischen Regierung und die Auskunftersuchen im Zusammenhang mit dem Einleitungsdokument in dieser Hinsicht nicht relevant waren und daher zurückgewiesen wurden.
- (122) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten vor, dass die Kommission im Einleitungsdokument selektiv und ungerechtfertigt mehrere Datenbanken wie Global Trade Atlas (im Folgenden „GTA“), Eurostat und S&P Global Mobility für verschiedene Aspekte der Schadensbeurteilung verwendet habe, ohne versucht zu haben, die Informationen miteinander in Einklang zu bringen oder zu erläutern, wie oder warum ein bestimmter Datensatz für einen bestimmten Teil der Schadensbeurteilung angemessen sei.
- (123) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Im Einleitungsdokument verwendete die Kommission die Informationen, die ihr vor der Einleitung der Untersuchung zur Verfügung standen. Abgesehen von Eurostat befinden sich die beiden anderen Datenbanken nicht im Besitz der Kommission, weshalb die Kommission die Informationen in diesen Datenbanken nicht vollständig abgleichen konnte. Darüber hinaus erklärte die Kommission in ihrem Einleitungsdokument, dass sie, wenn dies möglich war, die Informationen in diesen Datenbanken abgeglichen und sie erforderlichenfalls an andere ihr zur Verfügung stehenden Informationen angepasst hat. Die Kommission erläuterte ferner, dass die Daten der S&P Global Mobility einen detaillierteren Überblick über die auf dem Unionsmarkt verkauften Arten von BEV lieferten, und erläuterte die beiden verwendeten Datenmodule. Zudem wurde die Eurostat-Datenbank für die Menge der BEV-Einfuhren aus China herangezogen, während der GTA für die Menge der Ausfuhren aus China in die Union verwendet wurde. Die Menge der BEV-Einfuhren aus China in die Union und die Menge der BEV-Ausfuhren aus China in die Union sind nicht identisch, da sie auf Daten beruhen, die von verschiedenen Zollbehörden gemeldet wurden. Unabhängig von der Informationsquelle war die Schlussfolgerung außerdem dieselbe, d. h. die Menge der Einfuhren/Ausfuhren von BEV aus China nahm während des Zeitraums, auf den sich das Einleitungsdokument bezog, zu. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (124) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission in dem Einleitungsdokument die Halbjahresdaten für 2023 mit früheren vollen Jahren wie 2020, 2021 und 2022 verglichen habe, um Schlussfolgerungen zu den chinesischen Einfuhrpreisen und Marktanteilen und ihren Auswirkungen auf die Preise des BEV-Wirtschaftszweigs der Union zu ziehen, um die künftigen Preisauswirkungen dieser Einfuhren sowie die Lage des BEV-Wirtschaftszweigs der Union zu schätzen, und dass eine solche Bewertung nicht objektiv sei.
- (125) Im Einleitungsdokument legte die Kommission als Bewertungszeitraum die gesamten Jahre 2020, 2021 und 2022 sowie das erste Halbjahr 2023 zugrunde, da die Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 1 erläutert, im Oktober 2023 eingeleitet wurde. Für die Bewertung der Entwicklung der Schadensindikatoren wie Einfuhr-, Verkaufs-, Ausfuhr-, Produktions- und Verbrauchsmenge berechnete die Kommission einen Index nur für die vollen Jahre, wobei sie das Jahr 2020 als Basisjahr zugrunde legte. Die Kommission hat für das erste Halbjahr 2023 keinen Index unter Verwendung des Basisjahres 2020 berechnet, da bei einem Mengenindikator der Bewertungszeitraum und das Basisjahr identisch sein sollten (d. h. ein halbes Jahr kann nicht mit einem vollen Jahr verglichen werden). Die Durchschnittspreise sind kein Mengenindikator, daher hat die Kommission auch für das erste Halbjahr 2023 einen Index berechnet und dabei das gesamte Jahr 2020 als Basisjahr zugrunde gelegt. Eine solche Bewertung ist für Branchen wie den BEV-Wirtschaftszweig, deren Verkaufspreis nicht saisonal schwankt, vollkommen objektiv, solange der entsprechende Zeitraum offengelegt wird. Was die Marktanteile betrifft, so berechnete die Kommission die Marktanteile in jedem vollen Jahr (2020, 2021 und 2022) sowie im ersten Halbjahr 2023 und erläuterte, wie sich der Marktanteil in diesem Zeitraum entwickelt hat. Was die Schlussfolgerungen der Kommission im Einleitungsdokument zu den Auswirkungen der chinesischen Einfuhren auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union und die geschätzten künftigen Auswirkungen dieser Einfuhren auf die Preise anbelangt, so hat die chinesische Regierung nicht erläutert, warum genau die Kommission in ihren Schlussfolgerungen nicht objektiv gewesen sein soll. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (126) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Angaben des Wirtschaftszweigs der Union zu Verkaufsmengen und Verkaufspreisen auf unterschiedlichen Datenquellen und Datensätzen beruhten und dass die Bewertung der Kommission daher nicht objektiv sei. Die CCCME brachte vor, die Tatsache, dass die Kommission für verschiedene Aspekte der Schadensbeurteilung unterschiedliche Datensätze verwendet habe, habe es unmöglich gemacht, ein genaues Bild der Lage des BEV-Wirtschaftszweigs der Union zu erhalten.

- (127) Die Kommission stimmt diesen Einwänden nicht zu. Die im Einleitungsdokument enthaltenen Informationen beruhen auf Informationen, die der Kommission vor der Einleitung der Untersuchung nach vernünftigem Ermessen zur Verfügung standen. Im Einleitungsdokument musste die Kommission mehrere Datenbanken wie Eurostat, GTA und S&P Global Mobility nutzen, da es keine einzige Datenbank gab, die alle Informationen enthielt, die die Kommission für ihre Bewertung benötigte. Die Tatsache, dass die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union nicht auf derselben Datenbank beruhte wie die Verkaufspreise, untergräbt nicht die Objektivität der Bewertung der Kommission. Wie im Einleitungsdokument erläutert, enthielt die von der Kommission für die Bewertung der Preisentwicklung des Wirtschaftszweigs der Union verwendete Datenbank keine Angaben zum Ursprung des Fahrzeugs. Dies war besonders wichtig für die von der Tesla-Gruppe hergestellten batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, für die bestimmte BEV-Modelle sowohl in China als auch in der Union hergestellt werden konnten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (128) Die chinesische Regierung und die CCCME forderten die Kommission auf, i) weitere Einzelheiten zu den im Einleitungsdokument verwendeten Datenmodulen und Berichten von S&P Global Mobility vorzulegen, insbesondere in Bezug auf die Methodik von S&P Global Mobility für die Erhebung der Daten zum Verkaufsvolumen und zum Wert, einschließlich der Grundlage der Datenerhebung, der Quelle und der Frage, ob die Daten Schätzungen enthalten, und wenn ja, um welche Art von Schätzungen es sich handelt, und ii) die zugrunde liegenden Daten der S&P Global Mobility offenzulegen, die die Kommission auf der Grundlage spezifischer Parameter sortiert/ausgewählt hat. Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass die S&P Global Mobility zwar eine bezahlte Veröffentlichung sei, sie aber dem GTA gleichgestellt werden könne und dass die Kommission in Antidumpinguntersuchungen (im Zusammenhang mit der Auswahl eines repräsentativen Landes) detaillierte Daten aus dem GTA publiziere, und dass die Kommission, ähnlich wie beim GTA, die detaillierten Daten zu den Modulen der S&P Global Mobility vorlegen sollte. Die CCCME brachte ferner vor, dass die zugrunde liegenden Daten und Informationen der S&P Global Mobility über die Quelle und die Methodik, die für die Datenerhebung in Bezug auf Menge und Wert der BEV-Verkäufe und deren Ursprung verwendet werden, von entscheidender Bedeutung seien, um interessierten Parteien die Prüfung der Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit der von der Kommission verwendeten Daten zu ermöglichen. Die CCCME brachte vor, es sei nicht klar, ob die Daten der S&P Global Mobility zwischen den beiden von der Kommission verwendeten Modulen übereinstimmen und alle Verkäufe von in der VR China und in der EU hergestellten BEV in der Union überhaupt abdecken.
- (129) Wie im Einleitungsdokument erläutert, verwendete die Kommission zwei Datenmodule aus der S&P Global Mobility, um die Einfuhren chinesischer BEV in die Union zu bewerten. Ein Datenmodul (Modul 1) stützte sich auf Daten zur Produktionsmenge für die Verkäufe auf dem Unionsmarkt. In diesem Modul konnte die Kommission den genauen Herstellungsort eines bestimmten BEV-Modells ermitteln, das auf dem Unionsmarkt verkauft werden sollte. Dies war insbesondere für die BEV-Modelle relevant, die auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, aber in mehreren Ländern (nicht nur in China) hergestellt wurden, wie z. B. die Modelle der Tesla-Gruppe. Ein weiteres Datenmodul (Modul 2) stützte sich auf Daten zu den Verkäufen von BEV auf dem Unionsmarkt. In diesem Modul war es jedoch nicht möglich, den genauen Ort zu ermitteln, an dem ein bestimmtes Fahrzeugmodell hergestellt wurde. Wie von der chinesischen Regierung hervorgehoben, handelt es sich bei der S&P Global Mobility um eine bezahlte Veröffentlichung, weshalb die Kommission die zugrunde liegenden Daten nicht offenlegen kann. Der Umfang der Daten in der S&P Global Mobility (Produktion für Verkäufe in der Union je Hersteller, Fahrzeugmodell usw.) ist nicht mit den Informationen vergleichbar, die die Kommission aus dem GTA (Einfuhrdaten) für die Auswahl des repräsentativen Landes in einer Antidumpinguntersuchung offenlegt. Dennoch können die chinesische Regierung und die CCCME die Daten von S&P Global Mobility erwerben. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass die CCCME bereits Zugang zu den Daten von S&P Global Mobility, Modul 2, hatte, da diese Daten in der Analyse in Anhang I der Stellungnahme der CCCME vom 20. Dezember 2023 verwendet wurden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (130) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission in dem Einleitungsdokument die BEV aus der Union in verschiedene Segmente eingestuft habe, jedoch keine Informationen zu den chinesischen BEV und zu der Frage vorgelegt habe, ob sie in jedem Segment mit den BEV der Union vergleichbar seien. Darüber hinaus argumentierte die CCCME, dass im Einleitungsdokument der Wettbewerb und die Substituierbarkeit zwischen chinesischen BEV und den von den Unionsherstellern in der Union hergestellten BEV in jedem Segment nicht berücksichtigt worden seien. Außerdem behauptete die CCCME, dass es in jedem Segment unterschiedliche Modelle und Karosserietypen der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge wie Pkw und SUV geben könne und dass diese Unterschiede bei den Karosserietypen die Vergleichbarkeit der Preise beeinträchtigten und neben anderen Faktoren auch dazu führten, dass BEV-Modelle innerhalb eines bestimmten Segments wahrscheinlich nicht vergleichbar sind.

- (131) Die von der Kommission für den Preisvergleich verwendeten Segmente (in Bezug auf Warentypen) wurden von der Kommission in dieser Untersuchung nicht gebildet. Die Informationen zu den Segmenten waren in den Daten der S&P Global Mobility verfügbar, da alle auf dem Unionsmarkt verkauften batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge von anderen Dritten wie Herstellern, Fahrzeughändlern, Vermietungsunternehmen usw. in solche Segmente eingestuft werden. Diese Segmente gelten sowohl für vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte BEV als auch für die aus China eingeführten batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge. Ferner war die Kommission im Einleitungsdokument nicht verpflichtet, einen eingehenden Vergleich zwischen eingeführten BEV aus der VR China und den vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten BEV vorzunehmen. Ein solcher Vergleich erfolgt im Laufe der Untersuchung auf der Grundlage der Warenkennnummern, die die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angeben müssen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (132) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten vor, dass die Kommission für die Entwicklung der chinesischen Preise für BEV auf dem Unionsmarkt die Eurostat-Daten herangezogen habe, die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union umfassten, und zu dem Schluss gekommen sei, dass die Preise im Zeitraum 2020 und im ersten Halbjahr 2023 um 2 % gesunken seien, aber die Tatsache außer Acht gelassen habe, dass die Daten der S&P Global Mobility einen Anstieg des gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreises der chinesischen Einfuhren von BEV um 3 % zwischen 2022 und dem ersten Halbjahr 2023 zeigten. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass auf der Grundlage der Eurostat-Daten keine aussagekräftige Bewertung der chinesischen Einfuhrpreise für BEV vorgenommen werden könne, da die meisten Einfuhren aus China vom Wirtschaftszweig der Union zu Verrechnungspreisen getätigt worden seien.
- (133) Die Kommission stellt fest, dass die chinesische Regierung widersprüchliche Behauptungen machte. Einerseits behauptete sie, es sei für die Kommission nicht objektiv, die Durchschnittspreise in einem Halbjahr mit Durchschnittspreisen von einem Jahr zu vergleichen, wie in Erwägungsgrund 124 erläutert, und andererseits kritisierte sie, dass die Kommission in ihrer Analyse den Preisanstieg im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zu 2022 nicht berücksichtigt habe. Außerdem muss die Kommission bei der Beurteilung der Entwicklung der Einfuhrpreise alle Einfuhren aus China berücksichtigen, auch wenn einige von ihnen zu Verrechnungspreisen getätigt wurden. Darüber hinaus enthielten die Daten der S&P Global Mobility nicht den Einfuhrpreis aus China, sondern den gewogenen Durchschnittspreis für den Endverbraucher von aus China eingeführten BEV. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (134) Die chinesische Regierung brachte vor, dass der gewogene durchschnittliche Einfuhrstückpreis auf der Grundlage von Eurostat von dem von S&P Global Mobility ausgewiesenen tatsächlichen Verkaufspreis der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge für den Verbraucher abgekoppelt worden sei, und dass dies daher zeige, dass die Bewertung der Preise im Einleitungsdokument weder objektiv gewesen sei noch auf eindeutigen Beweisen beruht habe.
- (135) Die Preise in den beiden Datenbanken Eurostat und S&P Global Mobility sind unterschiedlich, da es sich um Preise für unterschiedliche Arten von Abnehmern und auf unterschiedlicher Handelsstufe handelt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (136) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Erklärung der Kommission im Einleitungsdokument, wonach das für den Preisvergleich zwischen den Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union und den Einfuhren aus der VR China verwendete Modul 2 der S&P Global Mobility den größten Teil der Verkäufe aller BEV auf dem Unionsmarkt in den wichtigsten Mitgliedstaaten enthalte, Zweifel hinsichtlich des Umfangs und des Erfassungsbereichs der Daten der S&P Global Mobility aufkommen lasse. Dieses Vorbringen wurde von der CCCME wiederholt, die die Kommission zudem aufforderte, ihre Wahl der Datenquellen und die Repräsentativität der verwendeten Daten zu erläutern.
- (137) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Im Einleitungsdokument war die Kommission nicht verpflichtet, einen Preisvergleich zwischen allen BEV des Wirtschaftszweigs der Union und chinesischen BEV vorzunehmen. Wie im Einleitungsdokument erläutert, umfasste Modul 2 der S&P Global Mobility den größten Teil der Verkäufe aller BEV auf dem Unionsmarkt in den wichtigsten Mitgliedstaaten und war daher repräsentativ. Da die Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde, verfügte die Kommission zudem im Einleitungsdokument nicht über Daten des Wirtschaftszweigs der Union und stützte sich daher auf die besten verfügbaren Informationen für den Preisvergleich, d. h. die Daten der S&P Global Mobility, einer zuverlässigen Informationsquelle, die von Automobilherstellern verwendet wird.
- (138) Darüber hinaus erklärten die chinesische Regierung und die CCCME, dass sie, da die Kommission die Menge der für die Preiseffekte insgesamt und pro Segment berücksichtigten BEV aus der VR China und der Union nicht offengelegt habe, nicht nachvollziehen könnten, ob sowohl das Segment als auch die berechnete Gesamtpreisdifferenz repräsentativ seien.

- (139) Im Einleitungsdokument hat die Kommission keine Preisbewertung pro Segment im Sinne einer Segmentierung des Marktes vorgenommen. Die Kommission verwendete den Segmentfaktor für den Preisvergleich im Sinne von Warentypen, um den Vergleich angesichts der verschiedenen Modelle von auf dem Unionsmarkt verkauften BEV aussagekräftig zu machen, da diesbezüglich keine anderen verfügbaren Informationen vorlagen. Daher musste die Kommission die Menge der für die Preiseffekte berücksichtigten BEV aus der VR China und der Union nicht offenlegen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (140) Außerdem brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe nicht angegeben, ob die genannten und für den Preisvergleich berücksichtigten Pkw-Segmente von der Kommission geschaffen oder auch von der S&P Global Mobility genutzt worden seien.
- (141) Die Kommission erinnert daran, dass die Informationen zu den Segmenten im Modul 2 der S&P Global Mobility verfügbar waren.
- (142) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten ferner vor, dass für bestimmte Segmente im Einleitungsdokument kein Preisvergleich angegeben worden sei und keine Erklärung zu ihrem Ausschluss vorgelegt worden sei. Die chinesische Regierung und die CCCME behaupteten außerdem, dass, falls in diesen Segmenten keine chinesischen BEV auf dem Unionsmarkt verkauft würden, diese BEV-Typen aus der Warendefinition ausgeklammert werden sollten.
- (143) Wie in Erwägungsgrund 139 erläutert, hat die Kommission keinen Preisvergleich pro Segment im Sinne einer Segmentierung vorgenommen. Darüber hinaus erstreckte sich die Untersuchung auf alle batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, weshalb es unerheblich war, ob die chinesischen ausführenden Hersteller in bestimmten Segmenten keine BEV auf den Unionsmarkt ausführten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (144) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten vor, dass die Kommission bei ihrem Preisvergleich andere Faktoren hätte berücksichtigen müssen, die die Vergleichbarkeit beeinflussten, z. B. die unterschiedlichen Verkaufsmengen an die Abnehmer und die Handelsstufe.
- (145) Im Einleitungsdokument ist die Kommission nicht verpflichtet, einen Preisvergleich vorzunehmen, bei dem alle Faktoren berücksichtigt werden, die die Vergleichbarkeit beeinflussen, da die Kommission vor der Einleitung der Untersuchung keinen Zugang zu solchen detaillierten Informationen hat. Diese Berechnung erfolgt im Laufe der Untersuchung auf der Grundlage der detaillierten Informationen, die von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (146) Die chinesische Regierung, die CCCME und Unternehmen 24 brachten vor, dass der von der Kommission im Einleitungsdokument vorgenommene Preisvergleich nicht objektiv sei, da er die Verkäufe der Tesla-Gruppe ausschließe, obwohl diese Verkäufe erheblich seien.
- (147) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Wie im Einleitungsdokument erläutert, wurde der Ursprung der Verkäufe der Tesla-Gruppe auf dem Unionsmarkt in der Datenbank von S&P Global Mobility, die die Kommission für den Preisvergleich herangezogen hat, nicht angegeben. Außerdem war die Kommission im Einleitungsdokument nicht verpflichtet, einen Preisvergleich für alle Ausfuhrverkäufe und alle Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union vorzunehmen. Die Informationen im Einleitungsdokument beruhen auf den Informationen, die der Kommission vor der Einleitung der Untersuchung nach vernünftigem Ermessen zur Verfügung standen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (148) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission im Einleitungsdokument einen Preisvergleich für 2022 und das erste Halbjahr 2023 vorgenommen und die Daten für 2020 und 2021 nicht berücksichtigt habe und auch nicht berücksichtigt habe, wie die Preise der BEV aus China und aus der Union im Laufe der Zeit interagierten, und verwies in diesem Zusammenhang auf die Berichte des Rechtsmittelgremiums in der Sache „China – HP-SSST (EU and Japan)“. <sup>(18)</sup> Die CCCME wiederholte dieses Vorbringen in ihrer Stellungnahme vom 20. Dezember 2023 und verwies auch auf den Panelbericht in der Sache „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“. <sup>(19)</sup>

<sup>(18)</sup> Berichte des Rechtsmittelgremiums, „China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes (HP-SSST) from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes (HP-SSST) from the European Union“, WT/DS454/AB/R und Add.1/WT/DS460/AB/R und Add.1, angenommen am 28. Oktober 2015, DSR 2015:IX, S. 4573, Rn. 5.159-5.160.

<sup>(19)</sup> Panelbericht, „Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia“, WT/DS578/R und Add.1, verteilt an die WTO-Mitglieder am 27. Juli 2021, Rechtsmittel eingelegt am 28. Juli 2021, Rn. 7.218-7.220.

- (149) Die Kommission stellt fest, dass sich die beiden WTO-Berichte auf die während einer Untersuchung durchgeführte Preisanalyse beziehen und nicht auf die Analyse in einem Antrag oder einem Einleitungsdokument, wo die Beweisanforderungen niedriger sind. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die im Einleitungsdokument enthaltene Preisanalyse vor Einleitung der Untersuchung ausreichend war. Im Laufe der Untersuchung wird eine eingehendere Analyse auf der Grundlage der Daten vorgenommen, die von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Ausführern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (150) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten zudem vor, dass die Kommission beim Preisvergleich die Einfuhren von BEV-Unionsherstellern nicht berücksichtigt habe und dass die Preisstrategie der Unionshersteller für die in China hergestellten BEV wahrscheinlich von der allgemeinen Geschäftsstrategie der Unionshersteller beeinflusst werde.
- (151) Beim Preisvergleich klammerte die Kommission nur die Verkäufe von Tesla aus, da mit den ihr zur Verfügung stehenden Informationen eine Unterscheidung zwischen den in China hergestellten und den in der Union hergestellten BEV von Tesla nicht möglich war, wie in Erwägungsgrund 147 erläutert. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die chinesische Regierung und die CCCME ihr Vorbringen zur Preisstrategie des Wirtschaftszweigs der Union nicht untermauert haben. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (152) Die chinesische Regierung und die CCCME machten außerdem geltend, dass die Kommission beim Preisvergleich den Markenfaktor nicht berücksichtigt habe, ohne zu erläutern, wie die Kommission diesen Faktor bei ihrem Preisvergleich berücksichtigen sollte. Ferner brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass der Anstieg der Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union in Verbindung mit der steigenden Verkaufsmenge die Frage aufwerfe, inwieweit BEV einer chinesischen Marke mit dem Wirtschaftszweig der Union konkurrierten, und dass die angeblich niedrigeren Preise der chinesischen BEV-Einfuhren an sich kein Indiz für einen Preisrückgang oder die Verhinderung einer Preiserhöhung seien. Die chinesische Regierung und die CCCME erklärten, dass das Panel in der Sache „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“<sup>(20)</sup> festgestellt habe, dass eine Untersuchungsbehörde die Unterschiede zwischen den drei Preiseffekten berücksichtigen müsse, da sich die für die Prüfung einer erheblichen Preisunterbietung relevanten Elemente von denjenigen unterscheiden, die für die Berücksichtigung eines erheblichen Preisrückgangs und einer Verhinderung einer Preiserhöhung relevant seien. Die chinesische Regierung und die CCCME wiesen ferner darauf hin, dass keine unabhängige Analyse des Preisrückgangs und der Verhinderung einer Preiserhöhung durchgeführt worden sei und dass die Behauptung eines Preisrückgangs unbegründet sei, da die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im gesamten Bezugszeitraum gestiegen seien. Unternehmen 24 fügte auch Faktoren hinzu, die von der Kommission im Einleitungsdokument für die Preisanalyse nicht berücksichtigt worden seien: i) Marktsegmente und ii) andere Faktoren, die die Wettbewerbsdynamik in der Automobilbranche beeinflussen, ohne diese Faktoren zu nennen.
- (153) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass sie im Einleitungsdokument ausreichende Informationen in Bezug auf die Preise vorlegte, die auf den Informationen beruhten, die der Kommission vor der Einleitung der Untersuchung nach vernünftigem Ermessen zur Verfügung standen. Im Laufe der Untersuchung wird die Kommission eine eingehende Analyse der Preise auf der Grundlage der Informationen durchführen, die von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegt werden.
- (154) In Bezug auf die Bewertung der angeblichen Anfälligkeit des Wirtschaftszweigs der Union für BEV brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass i) sich die Kommission im Einleitungsdokument selektiv auf spezifische Wirtschaftsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union wie Produktionsmenge, Verkaufsmenge, Marktanteil, Verkaufspreise und Beschäftigung konzentriert habe, während sie andere Indikatoren übersehen habe, die für die Bewertung der Lage und der Aussichten des BEV-Wirtschaftszweigs der Union von entscheidender Bedeutung seien, wie Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Produktionskosten, die Verkaufspreise beeinflussende Faktoren, Rentabilität und Kapitalrendite, ii) die von der Kommission im Einleitungsdokument verwendeten Indikatoren einen gesunden Wirtschaftszweig der Union zeigten, da der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum den überwiegenden Marktanteil besaß, und dass der über einen Sechsmonatszeitraum beobachtete geringfügige Rückgang des Marktanteils nicht als verlässlicher Indikator für die Anfälligkeit gedient habe, da die BEV-Unionshersteller ihre gesamte Ware erfolgreich verkauften und ihre Produktion steigerten und gleichzeitig ein erhebliches Absatzwachstum auf einem expandierenden Markt verzeichneten, iii) die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2020 und 2022 stärker gestiegen seien als die Steigerungsraten des Unionsverbrauchs, iv) die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union, die um 30 % gestiegen seien, darauf hindeuteten, dass die Unionshersteller trotz der BEV-Einfuhren aus der VR China in der Lage waren, ihren Marktanteil zu halten und die Preise zu erhöhen, und v) der Anstieg der Beschäftigung zeige, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Zukunftsaussichten optimistisch einschätzt, und vi) die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union gestiegen seien. Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass sich der Wirtschaftszweig der Union nicht in einer prekären Lage befinde, dass er tatsächlich wachse, da die Daten über Verkaufsmenge, Produktion und Ausfuhren eine positive Entwicklung aufwiesen, während die Daten zum Marktanteil keine eindeutige Entwicklung zeigten, wobei sich der Markt seit 2021 verbessert habe.

<sup>(20)</sup> Panelbericht, „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“, Rn. 7.195-7.196.

- (155) Im Einleitungsdokument legte die Kommission die Informationen vor, die öffentlich zugänglich waren, da die Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde. Die Kommission ist der Auffassung, dass sie im Einleitungsdokument ausreichende Informationen über die Anfälligkeit des Wirtschaftszweigs der Union vorgelegt hat. Insbesondere erklärte die Kommission, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht auf das Vorliegen einer bedeutenden Schädigung durch Einfuhren aus China hindeutet. Die chinesischen Ausführer haben ihre Marktdurchdringung auf dem Unionsmarkt jedoch in sehr kurzer Zeit erheblich erhöht, und zwar zu Preisen, die deutlich niedriger waren als die Preise des Wirtschaftszweigs der Union, wodurch die Preise gedrückt oder Preiserhöhungen verhindert wurden, die andernfalls eingetreten wären, was wiederum einen erheblichen Druck auf die Verkäufe, Marktanteile und Gewinnspannen in der Union ausübte. Dies war insbesondere in einem Kontext von Bedeutung, in dem der Wirtschaftszweig der Union höhere Verkaufsmengen auf dem Markt für BEV erzielen muss, um die umfangreichen Investitionen aufzufangen, die er aufwenden muss, um beim Übergang zur vollständigen Elektrifizierung wettbewerbsfähig zu bleiben. Der massive Anstieg der BEV-Niedrigpreiseinfuhren mit Ursprung in China, die erhebliche Marktanteile auf einem wachsenden Markt gewinnen, würde dem Wirtschaftszweig der Union schwere Verluste bescheren, die schnell untragbar werden könnten.
- (156) In Bezug auf die drohende Schädigung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Kommission keine Beweise und Erläuterungen zu der rechtlichen Anforderung im Einleitungssatz von Artikel 8 Absatz 8 vorgelegt habe, wonach sich die Umstände so verändern müssen, dass eine Schädigung klar vorauszusehen ist und unmittelbar bevorsteht, und dass die Kommission keine vorausschauende Analyse durchgeführt habe.
- (157) Im Einleitungsdokument legte die Kommission ausreichende Beweise dafür vor, dass die Entwicklung der subventionierten Einfuhren eine unmittelbare Gefahr einer Schädigung eines bereits anfälligen Wirtschaftszweigs der Union darstellen würde. Insbesondere legte die Kommission Beweise dafür vor, dass die Kombination aus hohen Mengen und Marktanteilen chinesischer BEV zu sehr niedrigen Preisen das Überleben des BEV-Wirtschaftszweigs der Union gefährden könnte. Die chinesischen ausführenden BEV-Hersteller halten den Unionsmarkt angesichts des klaren Fahrplans für Elektrifizierung, Größe und Preise für sehr attraktiv. Darüber hinaus stellt die Kommission in Bezug auf die vorausschauende Analyse fest, dass eine Analyse der drohenden Schädigung naturgemäß prospektiv ist und dass die Analyse der Elemente in Abschnitt 6 des Einleitungsdokuments eine vorausschauende Analyse darstellt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (158) Die chinesische Regierung und die CCCME machten geltend, dass die Kommission bei der Bewertung des Anstiegs der Einfuhren aus der VR China im Einleitungsdokument nur den Marktanteil der chinesischen Marken berücksichtigt habe, während sie alle Einfuhren aus China hätte berücksichtigen müssen.
- (159) Die Kommission widerspricht diesem Vorbringen. Im Einleitungsdokument berechnete die Kommission im Abschnitt „Schädigung“ den Marktanteil aller Einfuhren aus China. Im Abschnitt über die drohende Schädigung ergänzte die Kommission die im Abschnitt „Schädigung“ genannten Informationen über den Marktanteil und erläuterte, dass die BEV-Einfuhren aus China in drei Kategorien wie europäische Marken, amerikanische Marken und chinesische Marken unterteilt werden könnten, und legte auch den Marktanteil der chinesischen Marken dar. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (160) Unternehmen 24 brachte vor, die Kommission habe im Einleitungsdokument die Methode zur Berechnung des erheblichen Anstiegs subventionierter Einfuhren in den Unionsmarkt nicht ordnungsgemäß erläutert. Insbesondere argumentierte Unternehmen 24, die Kommission habe sich in hohem Maße auf die Ausfuhrdaten chinesischer BEV aus der GTA-Datenbank gestützt und die zugrunde liegende Methodik der GTA-Datenbank angesichts der erheblichen Unterschiede zwischen den GTA-Daten und anderen Quellen wie Eurostat und S&P Global Mobility nicht erläutert.
- (161) Die Kommission stimmt der nicht substantiierten Schlussfolgerung von Unternehmen 24, dass sie sich sehr stark auf die Daten des GTA für die Bewertung des Anstiegs subventionierter Einfuhren in die Union gestützt habe, nicht zu. Darüber hinaus ist nicht klar, welche Methode die Kommission in Bezug auf den GTA erläutern sollte. Die Kommission zog drei Quellen heran, über die sie vor der Einleitung der Untersuchung verfügte, um den Anstieg der Einfuhren/Ausfuhren chinesischer BEV in die Union zu bewerten: Eurostat, S&P Global Mobility und GTA. Die Kommission hat diesen Datenbanken bei ihrer Bewertung kein besonderes Gewicht beigemessen. Wie das Unternehmen 24 selbst hervorhob, enthielt der GTA die Daten zu den chinesischen Ausfuhren auf den Unionsmarkt. Eurostat meldete die Daten zu den Einfuhren aus China auf den Unionsmarkt. Die Ausfuhrmenge kann von der Einfuhrmenge abweichen, insbesondere in Fällen, in denen die Daten von verschiedenen Zollbehörden bereitgestellt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

- (162) Die chinesische Regierung brachte vor, dass bei dem von der Kommission auf der Grundlage einer Mischung von Datenquellen berechneten Marktanteil der chinesischen Marken der Anteil chinesischer Marken anscheinend absichtlich zu hoch angesetzt sei, um den falschen Eindruck eines erheblichen Anstiegs der Einfuhren chinesischer Marken in die Union zu erwecken, da der von der Kommission berechnete Marktanteil höher sei als der von der ACEA gemeldete Marktanteil.
- (163) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Die Kommission kann sich nicht zu den von der ACEA vorgelegten Marktanteilsdaten sowie zu deren Quellen und Methodik äußern, da sie keinen Zugang zu den detaillierten Daten hatte, die die ACEA in dieser Hinsicht verwendet. Aus einem Vergleich des von der ACEA gemeldeten Marktanteils mit dem von der Kommission für die chinesischen Marken berechneten Marktanteil ergibt sich jedoch, dass die ACEA die Einfuhren der chinesischen Geely Group, insbesondere die Verkäufe von Polestar, nicht in diese Berechnung einbezogen hat.
- (164) Die chinesische Regierung und die CCCME argumentierten, die Bewertung der Kommission sei nicht objektiv, da die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union bei der Bewertung des künftigen Anstiegs der chinesischen Einfuhren und bei der Bewertung der Verkaufsmenge der Union nicht berücksichtigt worden seien.
- (165) Die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union wurden bei der Bewertung des künftigen Anstiegs der Einfuhren aus der VR China nicht ausgeschlossen. Darüber hinaus darf bei der Schadensanalyse die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union nur die Menge der in der Union hergestellten BEV umfassen, bei der Menge der aus China eingeführten BEV handelt es sich in Wirklichkeit um Weiterverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt, da der Wirtschaftszweig der Union bei dieser Art von Verkäufen als Händler auf dem Unionsmarkt auftritt und nicht als Hersteller. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (166) Die chinesische Regierung und Unternehmen 24 brachten vor, die Kommission habe keine objektive Prüfung vorgenommen, da die Bewertung der chinesischen BEV-Einfuhren nicht auf Segmentbasis vorgenommen worden sei, wie dies bei der Analyse der Auswirkungen auf die Preise geschehen sei.
- (167) Im Einleitungsdokument führte die Kommission keine Analyse der Preiseffekte auf Segmentbasis durch. Die Kommission verglich lediglich die Preise der BEV des Wirtschaftszweigs der Union in verschiedenen Segmenten im Sinne von Warentypen mit denen der chinesischen BEV, um den Preisvergleich angesichts der verschiedenen vom Wirtschaftszweig der Union verkauften BEV-Typen aussagekräftig zu machen. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (168) In Bezug auf den Marktanteil chinesischer Marken auf der Grundlage der S&P Global Mobility im Einleitungsdokument forderte die chinesische Regierung die Kommission auf, i) zu bestätigen, ob die angegebenen Marktanteilsspannen korrekt sind, ii) zu klären, warum Spannen angegeben wurden, obwohl der Kommission laut Einleitungsdokument die genauen Daten vorlagen und der genaue Marktanteil chinesischer Marken für 2021 (d. h. 3 %) angegeben wurde.
- (169) Der Marktanteil chinesischer Marken wurde in Spannen angegeben, da die Kommission zwei Datenmodule der S&P Global Mobility verwendete, deren Grundlage für die Datenerhebung unterschiedlich war, wie im Einleitungsdokument klar erläutert wurde. Die von der Kommission angegebenen Spannen gaben das Ergebnis der Berechnung der Marktanteile auf der Grundlage dieser beiden Module an. Für 2021 legte die Kommission keine Spanne vor, da das Ergebnis der Berechnung des Marktanteils für beide Datenmodule dasselbe war.
- (170) Die chinesische Regierung und die CCCME brachten zudem vor, dass die Behauptungen der Kommission zu chinesischen Überkapazitäten ungenau seien und dass ein erheblicher Teil der BEV-Produktionskapazität in China auf die BEV-Herstellung der Union zurückgeführt werden könne. Unternehmen 24 brachte vor, der Analyse der Kommission zu den Kapazitätsreserven in China fehle es an Granularität, da sie die verschiedenen Marktsegmente und die politischen Entwicklungen in China und in Drittländern, die die Nachfrage nach BEV in Zukunft in allen Segmenten steigern werden, nicht berücksichtige. Darüber hinaus brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Kommission das erwartete Wachstum der chinesischen Inlandsnachfrage nicht bewertet habe, obwohl China der weltweit größte Markt für BEV sei und der größte Teil der BEV-Produktion in China für den chinesischen Inlandsmarkt und die Aufnahmekapazität anderer Märkte bestimmt sei. Unternehmen 24 argumentierte, die Kommission habe die Entwicklungen und Trends auf den Märkten für BEV in Drittländern unzureichend bewertet.

- (171) Die Kommission ist der Auffassung, dass sie im Einleitungsdokument ausreichende Informationen über die Kapazität und die Kapazitätsreserven in China vorgelegt hat. Insbesondere erläuterte die Kommission, dass die Kapazitätsreserven in China laut mehreren Quellen rund 50 % betragen und dass sie in Zukunft mit dem Bau weiterer Fabriken zunehmen dürften. China ist zwar selbst der größte Markt für BEV, ist aber auch exportorientiert. Wie im Einleitungsdokument erläutert, haben zahlreiche chinesische Unternehmen im Bereich der BEV öffentlich ihr Interesse bekundet, BEV in die Union auszuführen, und sie entwickeln BEV-Modelle speziell für den Unionsmarkt. Im Einleitungsdokument erläuterte die Kommission außerdem, dass der drittgrößte Markt für BEV nach China und der Union die USA seien, die für die chinesischen ausführenden Hersteller aufgrund der gesamten Einfuhrzölle von 27,5 % (2,5 % Zölle und 25 % Abgaben<sup>(21)</sup>) auf der Grundlage von Section 301 des Trade Act von 1974<sup>(22)</sup>) praktisch abgeriegelt worden seien. Auf anderen kleineren Märkten wie der Türkei und Indien wurden ebenfalls hohe Einfuhrzölle auf BEV-Einfuhren aus China erhoben. Während der Untersuchung wird die Kommission die Aufnahmekapazitäten anderer Märkte für die chinesischen Kapazitätsreserven eingehend prüfen.
- (172) Die CCCME brachte vor, die Kommission habe nicht geprüft, ob die BEV-Einfuhren aus der VR China und die BEV aus der Union in einem Wettbewerbsverhältnis stünden und untereinander substituierbar seien, sodass Erstere dazu führen könnten, dass der Wirtschaftszweig der Union geschädigt werde. Die CCCME verwies in diesem Zusammenhang auf die Berichte des Rechtsmittelgremiums in der Sache „China – HP-SSST (Japan and EU)“.<sup>(23)</sup>
- (173) Die Kommission weist darauf hin, dass in diesem Bericht auf die jeweilige Bewertung Bezug genommen wurde, die die Kommission während einer Untersuchung vornehmen muss, und nicht in einem Antrag oder Einleitungsdokument, wenn der Umfang der Beweise geringer ist als in einer Untersuchung. Außerdem legte die Kommission im Einleitungsdokument in Abschnitt 5.4.2 den Preisvergleich zwischen chinesischen BEV und den BEV aus der Union auf der Grundlage von Segmenten im Sinne der Warentypen vor; in Abschnitt 5.4.4 erläuterte die Kommission die Komponenten der BEV-Herstellkosten, die für die chinesischen ausführenden Hersteller und die Unionshersteller identisch sind; in Abschnitt 5.5 kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Hersteller von BEV in sehr kurzer Zeit ihre Marktdurchdringung auf dem EU-Markt erheblich erhöht haben, zu Preisen, die deutlich unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union lagen; in den Abschnitten 6.2 und 6.3 erläuterte die Kommission dann, warum der Unionsmarkt für chinesische Hersteller, insbesondere für bestimmte chinesische ausführende Hersteller, die die Kommission in Abschnitt 6.3 genannt hat, attraktiv ist. Ferner erläuterte die Kommission in Abschnitt 7.1 zur Schadensursache, dass die Präsenz chinesischer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt in großen Mengen und zu Preisen, die deutlich unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union liegen, es dem Wirtschaftszweig der Union nicht ermöglichen wird, einen angemessenen BEV-Wirtschaftszweig auf dem Unionsmarkt aufzubauen. Daher lagen zum Zeitpunkt der Einleitung hinreichende Beweise dafür vor, dass die chinesischen BEV und die Unionsfahrzeuge in direktem Wettbewerb stehen und untereinander substituierbar sind. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (174) Unternehmen 24 brachte vor, es gebe keine Beweise dafür, dass die Einfuhren der angeblich subventionierten BEV aus China eine bedeutende Schädigung des BEV-Wirtschaftszweigs der Union zur Folge hätten, angesichts i) des Wachstums des BEV-Wirtschaftszweigs der Union, der sich laut Unternehmen 24 nicht in einer prekären Lage befinde, ii) des erwarteten Wachstums des Unionsmarktes für BEV und iii) der Entwicklung der Einfuhren aus anderen Drittländern. Unternehmen 24 machte ferner geltend, dass die Kommission die Segmentierung des Marktes für Personenkraftwagen nicht berücksichtigt habe, obwohl dieses Element relevant sei, da damit erklärt werde, dass niedrige Preise chinesischer BEV in einem Marktsegment keine angebliche Gefahr einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit sich bringen könnten, der in anderen Marktsegmenten tätig sei. Darüber hinaus brachte Unternehmen 24 vor, dass selbst dann, wenn eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union drohe, eine solche Bedrohung nicht auf die BEV-Einfuhren aus China zurückzuführen sei, da i) große Teile des Wirtschaftszweigs der EU sich auf Autos mit Verbrennungsmotor konzentrierten, wo sie über einen Wettbewerbsvorteil verfügten, und erst kürzlich begonnen hätten, in den Markt für BEV zu investieren, ii) Investitionen in eine weltweite Lieferkette für elektrische Batterien gering seien und iii) ein Mangel an erschwinglichen Rohstoffen für die Batterieproduktion und die hohen Energiepreise vorherrschend, der durch externe Schocks, insbesondere die Aggression Russlands in der Ukraine, verschärft worden sei.
- (175) Die chinesische Regierung brachte vor, die Kommission habe i) die Einfuhren aus Drittländern, ii) die Eigenimporte von BEV aus China durch die BEV-Unionshersteller – dies wurde auch von der CCCME vorgebracht – und iii) die Veränderungen der Verbrauchsmuster nicht ordnungsgemäß bewertet.

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

<sup>(22)</sup> <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burden%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce>

<sup>(23)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, „China – HP-SSST (Japan and EU)“, Rn. 5.262.

- (176) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission andere bekannte Faktoren, die die Unionshersteller batteriebetriebener Elektrofahrzeuge in der Zukunft schädigen könnten, nicht angemessen berücksichtigt habe, wie i) die Abhängigkeit der BEV-Unionshersteller von Batterien und anderen Komponenten aus Drittländern, was sich auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im Allgemeinen und im Falle von Unterbrechungen der Lieferkette wie während der COVID-19-Pandemie und des Krieges zwischen Russland und der Ukraine auswirkt, ii) den Inflationsdruck und die hohen Energiepreise in der Union, iii) die Politik der EU zur Förderung von Biokraftstoffen, iv) den Wettbewerb zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV, v) die Anlaufphase mehrerer BEV-Unionshersteller und ihren begrenzten Produktionsumfang und vi) die Preispolitik der traditionellen Hersteller von Automobilmarken in der EU, die BEV herstellen, sowie der Wettbewerb der Hersteller innerhalb der EU.
- (177) Der BEV-Wirtschaftszweig der Union wuchs tatsächlich im Einklang mit dem Unionsmarkt, der schrittweise von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu den BEV übergeht. Im Einleitungsdokument erläuterte die Kommission jedoch weiter, dass die verfügbaren Informationen zeigten, dass der BEV-Wirtschaftszweig der Union bei seinem BEV-Geschäft etwa die Kostendeckungsschwelle erreichen würde und dass damit gerechnet wird, dass er um 2025 herum ein rentables Niveau erreichen wird. Die schwache Leistung des Wirtschaftszweigs war hauptsächlich auf die hohen Batteriekosten und die kostspieligen FuE-Anstrengungen bei immer noch relativ geringen Mengen zurückzuführen. Der BEV-Wirtschaftszweig der Union musste kontinuierlich insbesondere in Batterieanlagen und Forschung und Entwicklung im Hinblick auf neue BEV-Modelle investieren, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Lage war zwar momentan tragbar, da die meisten BEV-Unionshersteller einen Ausgleich durch die höheren Gewinnspannen aus dem Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor erzielen könnten, doch würde diese Möglichkeit mit dem Übergang des Unionsmarktes zur vollständigen Elektrifizierung schrittweise eingeschränkt. Mit anderen Worten wird die künftige Rentabilität des BEV-Wirtschaftszweigs der Union in hohem Maße davon abhängen, ob er hohe Produktions- und Verkaufsmengen von BEV sicherstellt. Darüber hinaus musste der Wirtschaftszweig der Union, wie im Einleitungsdokument erläutert, seine BEV-Verkäufe auf dem Unionsmarkt in großen Mengen weiter steigern. Die Präsenz chinesischer BEV auf dem Unionsmarkt in großen Mengen und zu Preisen, die deutlich unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union liegen, wird es dem Wirtschaftszweig der Union nicht ermöglichen, eine angemessene BEV-Industrie auf dem Unionsmarkt aufzubauen.
- (178) Die im Einleitungsdokument enthaltenen Daten beruhten auf den Informationen, die der Kommission vor der Einleitung der Untersuchung öffentlich zugänglich waren. Vor der Einleitung der Untersuchung lagen der Kommission keine Informationen vor, die darauf hindeuteten, dass eine Segmentanalyse erforderlich war. Die Kommission ging dieser Frage im Laufe der Untersuchung weiter nach und kam zu dem Schluss, dass eine Segmentanalyse in diesem Fall weder gerechtfertigt noch angemessen war, wie in den Erwägungsgründen 1041 bis 1049 erläutert.
- (179) Darüber hinaus musste die Kommission in das Einleitungsdokument keine erschöpfende Liste der Faktoren aufnehmen, die eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachen könnten, da im Einleitungsdokument deutlich weniger Beweise benötigt werden als während der Untersuchung, mit der Ausgleichsmaßnahmen eingeführt werden. Im Einleitungsdokument bewertete die Kommission die Entwicklung der Einfuhren aus Drittländern und andere Faktoren, die die Leistung des Wirtschaftszweigs der Union beeinflussen, wie z. B. den Mangel an Halbleitern, Schwierigkeiten bei der Beschaffung ausreichender Rohstoffe und die Ladeinfrastruktur. Während der Untersuchung wird die Kommission die in Abschnitt 6.2 dargelegten Faktoren eingehend prüfen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (180) In Bezug auf das Unionsinteresse räumte die chinesische Regierung zwar ein, dass die Kommission das Unionsinteresse für die Einleitung einer Untersuchung in der Regel nicht berücksichtige, brachte jedoch vor, dass eine solche Bewertung in dieser Untersuchung relevant und angemessen gewesen wäre, da die Untersuchung von Amts wegen eingeleitet worden sei und von den BEV-Unionsherstellern anscheinend nicht unterstützt worden sei. Die chinesische Regierung vertrat die Auffassung, dass die Einleitung dieser Untersuchung für die EU widersinnig sei und dass die Einführung von Maßnahmen dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde, da i) die Untersuchung dem BEV-Wirtschaftszweig der Union nicht zugutekomme, und wenn Maßnahmen eingeführt würden, dies zu Problemen hinsichtlich der Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit von BEV in der Union führen würde, und ii) die Untersuchung im Widerspruch zu den Zielen der EU in den Bereichen Klima und grüne Energie stehe.
- (181) Es besteht keine rechtliche Verpflichtung, eine Bewertung des Unionsinteresses entweder in einem Antrag oder in einem Dokument zur Einleitung von Untersuchungen, die von Amts wegen eingeleitet werden, aufzunehmen. Darüber hinaus widerspricht die Kommission den in Erwägungsgrund 180 dargelegten Behauptungen der chinesischen Regierung entschieden. Die Kommission hat sich im Laufe der Untersuchung eingehend mit den Aspekten des Unionsinteresses befasst und ihre Feststellungen in dem Abschnitt „Unionsinteresse“ dargelegt.

- (182) Die im Einleitungsdokument enthaltenen Beweise stellten die Informationen dar, die der Kommission vor Einleitung der Untersuchung nach vernünftigem Ermessen zur Verfügung standen. Da die Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde, hatte die Kommission keinen Zugang zu denselben Informationen wie im Falle einer Untersuchung, die auf der Grundlage eines Antrags eingeleitet wurde. Bestimmte Informationen wie genaue Daten über die Produktionskosten und die Rentabilität sind daher nicht öffentlich zugänglich. Dennoch enthielt das Einleitungsdokument ausreichende Beweise für das Bestehen einer drohenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union und einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der drohenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union und den BEV-Einfuhren aus der VR China, der durch die subventionierten Einfuhren bedingt sei. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass ihr ausreichende Beweise für eine drohende Schädigung durch subventionierte Einfuhren im Einklang mit der Grundverordnung und dem Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen vorlagen.

#### 1.6. Individuelle Ermittlung

- (183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, ein ausführender Hersteller in der VR China, stellte einen Antrag auf individuelle Ermittlung nach Artikel 27 Absatz 3 der Grundverordnung. In der Folge übermittelte es auch eine Antwort auf den Fragebogen. Dieser Antrag befindet sich in diesem Stadium des Verfahrens in der Prüfung.

## 2. UNTERSUCHTE WARE, BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Untersuchte Ware

- (184) Bei der untersuchten Ware handelt es sich um neue batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind – mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen L6 und L7 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013<sup>(24)</sup> –, die (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder) ausschließlich von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben werden, einschließlich solcher mit einem auf einem Verbrennungsmotor basierenden Reichweitenvergrößerer/„Range Extender“ (Hilfsstromaggregat), und die derzeit unter dem KN-Code ex 8703 80 10 (TARIC-Code 8703 80 10 10) eingereiht werden (im Folgenden „untersuchte Ware“). Krafträder sind von dieser Untersuchung ausgenommen.
- (185) In der Einleitungsbekanntmachung war der ausdrückliche Verweis auf den Reichweitenvergrößerer nicht in der Definition der untersuchten Ware enthalten. Die Kommission hielt es jedoch für notwendig klarzustellen, dass zu den BEV-Typen auch solche Fahrzeuge gehören, die über einen Reichweitenvergrößerer (Hilfsstromaggregat) verfügen, der aus einem kleinen Verbrennungsmotor in Verbindung mit einem elektrischen Generator besteht, der zum Wiederaufladen der Batterie verwendet wird, während das Fahrzeug angetrieben wird. Dieser BEV-Typ weist dieselben materiellen Eigenschaften und Verwendungen auf wie die anderen BEV-Typen ohne Reichweitenvergrößerer und steht in Konkurrenz zu diesen. Im Bezugszeitraum wurde dieser BEV-Typ in geringen Mengen aus China eingeführt und in der Union hergestellt. Somit umfasste die Analyse der Kommission seit der Einleitung der Untersuchung auch Daten zu diesem BEV-Typ.

### 2.2. Betroffene Ware

- (186) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um die untersuchte Ware mit Ursprung in China (im Folgenden „betroffene Ware“).

### 2.3. Gleichartige Ware

- (187) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen haben:

die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union,

- a) die in China hergestellte und auf dem Inlandsmarkt verkaufte untersuchte Ware und
- b) die vom Wirtschaftszweig der Union in der Union hergestellte und verkaufte untersuchte Ware.

- (188) Die Kommission entschied daher, dass es sich bei diesen Waren für die Zwecke dieser Untersuchung um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung handelt.

<sup>(24)</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

#### 2.4. Anmerkungen zur Warendefinition

- (189) Stellungnahmen zur Warendefinition gingen von Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (im Folgenden „XEV“) und Green World Mobility ein.
- (190) XEV ist ein chinesischer ausführender Hersteller von vierrädri­gen Kraftfahrzeugen, die unter der Marke „XEV“ vermarktet und in die Union ausgeführt werden. Sein Hauptmodell ist das XEV YOYO.
- (191) XEV brachte vor, dass es sich bei dem XEV YOYO um ein vollständig elektrisch betriebenes vierrädri­ges Kraftfahrzeug der Klasse L7 gemäß den in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013<sup>(25)</sup> definierten Fahrzeugklassen handele. Als solches unterscheidet es sich laut XEV von Kraftfahrzeugen zur Personen- und Gepäckbeförderung, die gemäß den in Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858<sup>(26)</sup> definierten Fahrzeugklassen als Fahrzeuge der Klasse M bezeichnet werden. Darüber hinaus behauptete XEV, vierrädri­ge Kraftfahrzeuge der Klasse L7 wiesen aufgrund materieller und technischer Unterschiede keine Ähnlichkeiten mit den von der Untersuchung betroffenen BEV auf. XEV zeigte, dass das XEV YOYO eine geringere Leistung, eine geringere Batteriekapazität, maximale Reichweite, Leermasse und Höchstgeschwindigkeit aufwies als einige kleine BEV der Klasse M, zusätzlich zu unterschiedlichen Lizen­zanforderungen und unterschiedlichen Abmessungen des Kennzeichens. XEV ermittelte auch verschiedene Verwendungen und Wahrnehmungen der Verbraucher.
- (192) Daher ersuchte XEV die Kommission um Bestätigung, dass vierrädri­ge Kraftfahrzeuge wie das XEV YOYO für die Zwecke dieser Untersuchung nicht als BEV gelten und daher nicht unter die Definition der untersuchten Ware fallen.
- (193) Die Analyse der Kommission bestätigte, dass vierrädri­ge Kraftfahrzeuge der Klassen L6 und L7 nicht dieselben materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen wie die batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, die Gegenstand der Untersuchung sind. Unter den materiellen und technischen Eigenschaften werden vierrädri­ge Kraftfahrzeuge durch Grenzwerte in Bezug auf Höchstgeschwindigkeit, Gewicht, Motorleistung und Anzahl der Sitze bestimmt, während die batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, die Gegenstand der Untersuchung sind, keine solchen Grenzwerte haben. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass vierrädri­ge Kraftfahrzeuge nicht Teil der untersuchten Ware und daher nicht Gegenstand der Untersuchung sind. Folglich wurde festgestellt, dass die Ausfuhren von vierrädri­gen Fahrzeugen unter anderem durch XEV in die Union von dieser Untersuchung nicht betroffen sind.
- (194) Green World Mobility führt Elektromopeds und bestimmte Elektrofahrzeuge, die für Menschen mit Behinderungen ausgelegt sind, aus China ein. Green World Mobility brachte vor, dass sich diese Fahrzeuge von der untersuchten Ware unterschieden. Mopeds fielen nämlich in die Klasse L6 im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, während Elektrofahrzeuge, die für Menschen mit Behinderungen bestimmt sind und von Green World Mobility eingeführt würden, in der Vergangenheit in den KN-Code 8713 90 00 eingereiht worden seien. Die niederländischen Zollbehörden ordneten sie jedoch später in den KN-Code 8703 80 10 ein. Diese Fahrzeuge dürfen höchstens zwei Personen befördern und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf öffentlichen Straßen fahren. Schließlich bestätigte Green World Mobility, dass sie auch in die Kategorie L im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 eingestuft würden.
- (195) Die Analyse der Kommission bestätigte, dass Mopeds und Elektrofahrzeuge, die für Menschen mit Behinderungen ausgelegt sind und von Green World Mobility eingeführt werden, nicht dieselben materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen wie die batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, die Gegenstand der Untersuchung sind. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Waren nicht Teil der untersuchten Ware und daher nicht Gegenstand der Untersuchung sind.

<sup>(25)</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädri­gen und vierrädri­gen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

<sup>(26)</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1.

## 3. SUBVENTIONIERUNG

3.1. **Einleitung: Vorstellung von staatlichen Plänen, Projekten und anderen Dokumenten**

- (196) Vor der Prüfung der mutmaßlichen Subventionierung in Form von Subventionen oder Subventionsprogrammen hat die Kommission staatliche Pläne sowie Projekte und andere Dokumente bewertet, die im Zusammenhang mit der Analyse der untersuchten Subventionsprogramme von Bedeutung waren.
- (197) Die Kommission wies vorab darauf hin, dass Chinas wirtschaftliches Gesamtsystem durch eine besonders bedeutende Rolle des Staates gekennzeichnet ist, wobei die staatlichen Behörden wiederum von der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „Kommunistische Partei“) als der das Land beherrschenden politischen Einrichtung kontrolliert werden. Infolgedessen sind Unternehmen in China in einem besonderen Umfeld tätig, das – anders als in den westlichen Volkswirtschaften, in denen die Marktkräfte das vorherrschende Organisationsprinzip darstellen – zahlreiche Mechanismen aufweist, die der chinesischen Regierung ein erhebliches Maß an Kontrolle über jeden Aspekt der Wirtschaftstätigkeit im Land verschaffen. Diese enge Kontrolle hindert Wirtschaftsbeteiligte daran, als rationale, nach Gewinnmaximierung strebende Marktakteure zu handeln, und zwingt sie, als verlängerter Arm der Regierung deren Maßnahmen und Pläne umzusetzen.
- (198) Die folgenden Merkmale sind für die Überführung der politischen Entscheidungen der chinesischen Regierung in das tägliche Geschäftsgebaren der Wirtschaftsbeteiligten von größter Bedeutung: i) Doktrin der sozialistischen Marktwirtschaft, ii) Führungsrolle der Kommunistischen Partei, iii) System der Industrieplanung, iv) Finanzsystem.
- (199) Die in der chinesischen Verfassung verankerte Doktrin der sozialistischen Marktwirtschaft<sup>(27)</sup> verleiht dem Staat eine inhärente und allumfassende Kontrolle über die Wirtschaft, die weit über die traditionellen Standards – die Festlegung eines Rechtsrahmens innerhalb dessen die Marktakteure frei agieren können – hinausgeht. Insbesondere heißt es in Artikel 6 der Verfassung: „Die Grundlage des sozialistischen Wirtschaftssystems der Volksrepublik China ist das sozialistische Gemeineigentum an den Produktionsmitteln ... Im Anfangsstadium des Sozialismus hält das Land an einem grundlegenden Wirtschaftssystem fest, in dem das Gemeineigentum dominiert, sich aber verschiedene Eigentumsformen nebeneinander entwickeln, und es hält an einem Verteilungssystem fest, in dem die Verteilung nach Arbeitsleistung dominiert, aber verschiedene Verteilungsmethoden nebeneinander existieren.“ Insbesondere heißt es in Artikel 15 der Verfassung: „Der Staat betreibt eine sozialistische Marktwirtschaft. Der Staat stärkt die Wirtschaftsgesetzgebung und verbessert die Makroregulierung und -kontrolle. Der Staat unterbindet im Einklang mit dem Gesetz jede Störung der sozioökonomischen Ordnung durch Organisationen oder Individuen.“ Überdies wird dem Staat in Artikel 11 der Verfassung eine interventionistische Rolle verliehen, die über den Schutz der Rechte und Interessen des nicht öffentlichen Sektors hinausgeht, denn der Staat „fördert, unterstützt und lenkt die Entwicklung des nicht-öffentlichen Sektors der Wirtschaft und übt im Einklang mit dem Gesetz eine Aufsicht und Kontrolle über die nicht-öffentlichen Sektoren der Wirtschaft aus.“
- (200) Diese verfassungsrechtlichen Grundlagen spiegeln sich in allen einschlägigen Rechtsvorschriften<sup>(28)</sup> wider, in denen die sozialistische Marktwirtschaft als Leitprinzip der chinesischen Wirtschaft hervorgehoben wird. Darüber hinaus nutzt der Staat unter der Führung der Kommunistischen Partei in der Tat eine Vielzahl von Instrumenten – sowohl Anreize als auch Beschränkungen –, um die Wirtschaft hin zu einer sozialistische Modernisierung, d. h. den von der chinesischen Regierung festgelegten Zielen (einschließlich industriepolitischer Ziele) zu lenken.

<sup>(27)</sup> Verfassung der VR China, angenommen am 4. Dezember 1982 in der geänderte Fassung, abrufbar unter [http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c\\_634901.htm](http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm).

<sup>(28)</sup> Siehe beispielsweise die Artikel 1 und 206 des Zivilgesetzbuchs der VR China, in denen es heißt: „Um die legalen Rechte und Interessen der Zivilsubjekte zu schützen, die Zivilbeziehungen zu regeln, die gesellschaftliche und wirtschaftliche Ordnung zu wahren, zur Anpassung an die Erfordernisse der Entwicklung des Sozialismus mit chinesischen Besonderheiten und zur Förderung der sozialistischen Grundwerte wird ... dieses Gesetz festgesetzt“ und „Der Staat hält an sozialistischen Grundwirtschaftsordnungen wie etwa, dass die Wirtschaft öffentlicher Eigentumsordnung Hauptteil ist [und] sich die Wirtschaft vielfältiger Eigentumsordnungen gemeinsam entwickelt, dass eine Verteilung nach Arbeit Hauptteil ist und vielfältige [andere] Verteilungsformen koexistieren, [und] einem sozialistischen Marktwirtschaftssystem fest und vervollständigt diese. Der Staat festigt und entwickelt die Wirtschaft der öffentlichen Eigentumsordnung und fördert, unterstützt und lenkt die Wirtschaft der nichtöffentlichen Eigentumsordnungen. Der Staat führt sozialistische Marktwirtschaft durch ...“; abrufbar unter [https://www.trans-lex.org/601705/\\_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china/](https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china/). Ebenso heißt es in Artikel 1 des Gesellschaftsrechts der VR China: „Das Gesellschaftsrecht der Volksrepublik China ... wurde erlassen, um die Organisation und die Tätigkeiten von Unternehmen zu standardisieren, die legalen Rechte und Interessen von Unternehmen, Anteilseignern und Gläubigern zu schützen, die gesellschaftliche und wirtschaftliche Ordnung zu wahren und die Entwicklung der sozialistischen Marktwirtschaft zu fördern“; abrufbar unter <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>.

- (201) Die – in der Verfassung des Landes <sup>(29)</sup> sowie im einschlägigen Sekundärrecht und im Statut der Partei selbst <sup>(30)</sup> verankerte – führende Rolle der Kommunistischen Partei nimmt in der Praxis verschiedene Formen an: Insbesondere übt die Partei, da eine Gewaltenteilung in China nicht existiert, eine vollständige Kontrolle über den legislativen <sup>(31)</sup>, exekutiven <sup>(32)</sup> und judikativen <sup>(33)</sup> Zweig des Staatsapparats aus; darüber hinaus beaufsichtigt die Partei entscheidende Bereiche der Wirtschaft, einschließlich des Finanzsektors und der als strategisch erachteten Industriezweige, insbesondere als Eigentümerin und/oder durch die Ernennung und Versetzung wichtiger Beschäftigter; zudem ist die Einrichtung von Parteizellen in allen, sowohl staatseigenen als auch privaten, Unternehmen mit mehr als drei Parteimitgliedern verpflichtend <sup>(34)</sup> (siehe auch Erwägungsgrund 785), und Parteistrukturen innerhalb von Unternehmen beanspruchen häufig das Recht, an deren operativer Entscheidungsfindung teilzunehmen (siehe auch Erwägungsgrund 786). Alle diese Kontrollmechanismen verschaffen der Kommunistischen Partei einen starken Einfluss auf die Wirtschaft des Landes und ermöglichen es ihr, ihre Wirtschaftspolitik entsprechend ihren strategischen Erwägungen und Prioritäten zu formulieren und umzusetzen.
- (202) Die Ausrichtung der chinesischen Volkswirtschaft wird in erheblichem Maße durch ein ausgefeiltes Planungssystem bestimmt, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben werden, die die Zentralregierung und die lokalen Regierungen schwerpunktmäßig verfolgen müssen. Auf allen staatlichen Ebenen gibt es einschlägige Pläne, die alle Wirtschaftsbereiche abdecken. Die in den Planungsinstrumenten vorgegebenen Ziele sind verbindlich, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die jeweils nachgeordnete Ebene. Insgesamt führt das Planungssystem in der VR China dazu, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategisch oder anderweitig politisch wichtig erachtet werden. <sup>(35)</sup>
- (203) Für die Zuweisung von Ressourcen entsprechend den politischen Prioritäten der chinesischen Regierung ist die Instrumentalisierung des Finanzsektors von wesentlicher Bedeutung für die chinesischen Behörden. Das chinesische Finanzsystem wird nach wie vor vom Bankensektor dominiert, den wiederum der Staat durch Eigentümerschaft (siehe Erwägungsgrund 465) sowie durch personelle Verflechtung kontrolliert (siehe auch Abschnitt 3.5.1, insbesondere Unterabschnitt 3.5.1.3). Die chinesische Regierung hat dementsprechend in ihrer Eigenschaft als Mehrheitsgesellschafter/kontrollierender Anteilseigner die Macht, die wichtigsten Positionen im Management von Policy Banks (siehe Erwägungsgrund 454) sowie von Banken, die teilweise oder vollständig im Eigentum des Staates selbst oder von in staatlichem Eigentum stehenden juristischen Personen stehen (siehe Erwägungsgrund 468) zu besetzen.
- (204) Überdies enthalten die Satzungen wichtiger chinesischer Banken regelmäßig ein eigenes Kapitel über die Einrichtung eines Parteikomitees. <sup>(36)</sup> Beispielsweise müssen nach der Satzung der Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) „der Vorsitzende des Vorstandes der Bank und der Sekretär des Parteikomitees dieselbe Person sein“ <sup>(37)</sup>. In Artikel 53 sind die Aufgaben des Parteikomitees aufgeführt, einschließlich der Überwachung der praktischen Umsetzung der Beschlüsse von Staat und Partei in der Bank. Das Parteikomitee spielt, zusammen

<sup>(29)</sup> Siehe Artikel 1 der Verfassung: „Das sozialistische System ist das grundlegende System der Volksrepublik China. Die Führung durch die Kommunistische Partei Chinas ist das grundlegende Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung. Die Sabotage des sozialistischen Systems ist jeder Organisation oder jedem Individuum verboten.“

<sup>(30)</sup> Siehe das Allgemeine Programm des Statuts der Kommunistischen Partei, in dem es heißt: „Die Führung durch die Kommunistische Partei Chinas ist das wesentlichste Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung und die größte Stärke dieses Systems. Die Partei ist die höchste Kraft der politischen Führung. Die Partei nimmt in allen Teilen des Landes eine allgemeine Führungsrolle bei allen Unternehmungen wahr“; abrufbar unter <https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html> (abgerufen am 3. Juni 2024).

<sup>(31)</sup> Zur Zusammensetzung des Nationalen Volkskongresses und seiner Beziehung zur Kommunistischen Partei Chinas siehe etwa <https://npcobserver.com/about-npc/>.

<sup>(32)</sup> Siehe <https://www.gov.cn/>.

<sup>(33)</sup> Siehe Artikel 12 des Richtergesetzes der VR China, nach dem Richter „die Verfassung der Volksrepublik China, die führende Rolle der Kommunistischen Partei Chinas und das sozialistische System wahren“ müssen; abrufbar unter [www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.](http://www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.)

<sup>(34)</sup> Siehe Artikel 30 des Statuts der Kommunistischen Partei: „Eine Parteiorganisation der ersten Ebene ist in jedem Unternehmen, ... jeder Regierungsstelle ... und jeder anderen [Organisation] der ersten Ebene [in der Menschen arbeiten,] einzurichten, wenn dort mindestens drei ordentliche Parteimitglieder tätig sind.“

<sup>(35)</sup> Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, 20. Dezember 2017, SWD(2017) 483 final/2 (im Folgenden „China-Bericht von 2017“), Kapitel 4, S. 41-42 und S. 83. Siehe auch das aktualisierte „Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations“ (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte Verzerrungen in der Wirtschaft der Volksrepublik China für die Zwecke von Handelsschutzuntersuchungen), 10. April 2024, SWD(2024) 91 final (im Folgenden „China-Bericht“), Kapitel 4, S. 57-59 und S. 99.

<sup>(36)</sup> Satzung der ICBC Kapitel 6 Artikel 52-53; abrufbar unter [http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc\\_en.pdf](http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf).

<sup>(37)</sup> Ebenda, Artikel 52.

mit dem Vorstand, auch eine Rolle bei der Auswahl und Bewertung des Personals. Schließlich ist das Parteikomitee in die Erörterung „wichtiger Fragen zum operativen Geschäft und dem Management sowie in wichtige Fragen zu Interessen der Arbeitnehmer“ einzubeziehen und es „legt Stellungnahmen und Vorschläge vor“<sup>(38)</sup>. Überdies muss gemäß den Bestimmungen über den Vorstand das Parteikomitee konsultiert werden, bevor über wesentliche Fragen entschieden wird.<sup>(39)</sup> Die Satzung der Agricultural Bank of China enthält in Artikel 58 identische Formulierungen über die Einrichtung des Parteikomitees und in Artikel 161 über dessen Einbeziehung in die Erörterung wesentlicher Fragen.<sup>(40)</sup>

- (205) Neben der Fähigkeit der chinesischen Regierung, den Bankensektor durch die Eigentumsverhältnisse und organisatorische Strukturen zu kontrollieren, übt die chinesische Regierung auch über die geltenden chinesischen Rechtsvorschriften Kontrolle über das Bankwesen aus (siehe Abschnitt 3.5.1.5 für die Analyse der einschlägigen Regulierungsdokumente), da diese die Banken dazu verpflichten, sich bei finanziellen Entscheidungen an den industriepolitischen Zielen des Landes auszurichten.
- (206) All diese Elemente belegen, dass die Struktur des rechtlichen und politischen Systems der VR China auf einer engen Kontrolle der Regierung über alle Aspekte der Wirtschaft und des Handels beruht, da diese von der chinesischen Regierung zentral verwaltet und überwacht werden. Die Wirtschaftsteilnehmer sind fester Bestandteil dieses Systems, nicht als freie Marktakteure, die danach streben, Geschäftsentscheidungen nur nach wirtschaftlicher Logik und im Interesse der Gewinnmaximierung zu treffen, sondern vielmehr als integrale Akteure der Umsetzung von übergeordneten Strategien und deren spezifischen Zielen, die von der chinesischen Regierung zentral festgelegt werden.

### 3.2. Pläne und Strategien der Regierung zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs für BEV

- (207) Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass alle zu bewertenden Subventionen oder Subventionsprogramme aus den im Folgenden erläuterten Gründen Bestandteil der Umsetzung einer zentralen Planung der chinesischen Regierung zur Förderung des Wirtschaftszweigs für BEV waren.
- (208) Der Wirtschaftszweig für BEV wird von der chinesischen Regierung, welche spätestens seit 2010 stets ihre politische Unterstützung für die beschleunigte Entwicklung des Sektors betont, als Wirtschaftszweig von strategischer Bedeutung angesehen. Diese Kategorisierung ist von erheblicher Bedeutung, da sie dafür sorgt, dass für bestimmte Sektoren eine Vielzahl verschiedener Strategien und Unterstützungsmaßnahmen gelten, die die Entwicklung des jeweiligen Sektors fördern sollen.<sup>(41)</sup>
- (209) Dies geht aus einer Reihe von spätestens seit 2010 nach und nach erlassenen industriepolitischen Dokumenten hervor, die nachfolgend aufgeführt sind.

Staatsratsbeschluss Nr. 40 über die Bekanntmachung und Umsetzung der „vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur“

- (210) Der Beschluss Nr. 40 des Staatsrates der Volksrepublik China ist ein 2005 erlassenes Rechtsdokument, mit dem die Anpassung der Industriestruktur in China gefördert werden soll, indem Anreize für die Weiterentwicklung von Hochtechnologie-Wirtschaftszweigen und die Beseitigung veralteter Produktionskapazitäten geschaffen werden. In den „Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung“, einer Maßnahme zur Umsetzung des Beschlusses Nr. 40, werden Industriesektoren ausgewiesen, die einen bevorzugten Zugang zu Finanzierungsquellen genießen sollen, und so die Grundlagen für Investitionsentscheidungen festgelegt. Außerdem wird die chinesische Regierung darin angehalten, Investitionsvorhaben zu betreuen und politische Maßnahmen in den Bereichen öffentliche Finanzen, Steuern, Kreditwesen, Grund und Boden, Einfuhr und Ausfuhr auszuarbeiten und durchzusetzen. Die nationale Entwicklungs- und Reformkommission (im Folgenden „NDRC“) gab im Februar 2013 „Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung“ heraus, die 2019 geändert wurden.
- (211) Sowohl in dem Dokument von 2013 als auch in dem von 2019 wird der Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik („New Energy Vehicles“ – im Folgenden „NEV“), zu denen BEV gehören, als geförderter Wirtschaftszweig bezeichnet.

<sup>(38)</sup> Ebenda, Artikel 53 Absatz 3.

<sup>(39)</sup> Ebenda, Artikel 144.

<sup>(40)</sup> Satzung der ABC, abrufbar unter <https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf>.

<sup>(41)</sup> China-Bericht von 2017 – Kapitel 2, S. 17 und S. 20.

Beschluss des Staatsrates von 2010 zur beschleunigten Weiterentwicklung strategischer aufstrebender Wirtschaftszweige

- (212) Im Beschluss des Staatsrates von 2010 zur beschleunigten Weiterentwicklung strategischer aufstrebender Wirtschaftszweige<sup>(42)</sup> führte die chinesische Regierung den Wirtschaftszweig für NEV unter den vorrangig zu modernisierenden Wirtschaftszweigen auf.
- (213) In Artikel II des Beschlusses verpflichtete sich die chinesische Regierung, „Wirtschaftszweige wie Energiespeicherung, Umweltschutz, Informationstechnologie der neuen Generation, Biologie, Herstellung hochwertiger Ausrüstung, neue Energiequellen, neue Werkstoffe, Kraftfahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik usw. vorrangig zu fördern und weiterzuentwickeln“.
- (214) Der Beschluss enthielt zudem ein ausdrückliches langfristiges Entwicklungsziel für den Wirtschaftszweig, das auch die Bildung weltweit tätiger Großunternehmen nach sich zog: „Bis 2020 ... werden die Wirtschaftszweige für neue Energiequellen, neue Werkstoffe und Kraftfahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu Pionierindustrien der Volkswirtschaft geworden sein. Die Innovationsfähigkeit wird erheblich verbessert worden sein, wir werden eine Reihe von Schlüssel- und Kerntechnologien gemeistert und auf einigen Gebieten ein weltweit führendes Niveau erreicht haben. Es wird eine Gruppe von Großunternehmen mit internationalem Einfluss und eine Gruppe starker kleiner- und mittlerer Unternehmen gebildet worden sein.“<sup>(43)</sup>
- (215) Dass NEV als strategischer Wirtschaftszweig bezeichnet wurden, wies alle staatlichen Ebenen auf die Bedeutung hin, die die chinesische Regierung dem Sektor beimaß, und machte somit deutlich, dass zusätzliche politische Maßnahmen zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs auf zentraler Ebene folgen würden und von den niedrigeren Verwaltungsebenen erwartet werden.

Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2012-2020)

- (216) Die Unterstützung für die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für NEV war bereits Teil des zwölften nationalen Fünfjahresplans<sup>(44)</sup> für den Zeitraum von 2011 bis 2015 und wurde im Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und NEV (2012-2020)<sup>(45)</sup> näher ausgeführt, in dem es hieß: „Zu den Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik, auf die sich dieser Plan bezieht, gehören vor allem reine Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. ‚Energiesparende Fahrzeuge‘ bezeichnet Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor als Hauptantriebssystem ...“<sup>(46)</sup>
- (217) Im Plan heißt es weiter, chinesische Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik erfüllten zwar grundsätzlich die Voraussetzungen für die industrielle Weiterentwicklung, bei Schlüsseltechnologien wie Batterien, Motoren, elektronischer Steuerung und Integration seien erhebliche Fortschritte erzielt worden und reine Elektrofahrzeuge sowie Plug-in-Hybridfahrzeuge kämen in kleinem Maßstab auf den Markt, doch bestünden weiterhin bedeutende Hindernisse für die Weiterentwicklung des Sektors, denn „die Schlüsseltechnologien für chinesische Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und einige Kernkomponenten haben sich noch nicht durchgesetzt, die Kosten für das Produkt sind hoch, die Maßnahmen zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs für NEV sind nicht perfekt, und die Industrialisierung des Wirtschaftszweigs für NEV und seine Entwicklung hin zur Marktorientierung sind begrenzt; die entscheidenden Kerntechnologien für die Energiespeicherung im Automobilbereich werden noch nicht vollständig beherrscht ...“
- (218) Vor diesem Hintergrund formulierte die chinesische Regierung das folgende allgemeine industriepolitische Ziel für den Sektor: „Wir müssen die Gelegenheit nutzen, die Umsetzung unterstützen, den Aufbau und die Weiterentwicklung einer Industrie für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik beschleunigen, die Optimierung und Modernisierung der Automobilindustrie fördern und den Wandel von einer großen Automobilindustrie hin zu einer Macht in der Automobilindustrie verwirklichen.“
- (219) Die – hauptsächlich auf Mechanismen staatlicher Unterstützung beruhenden – Methoden, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen, werden im Plan ebenfalls festgelegt: „Die Kombination aus staatlicher Lenkung und Marktpulsen ist anzuwenden. In der Aufbauphase werden wir die aktive Rolle einer planenden Leitung spielen, indem wir politische Anreize setzen, wissenschaftliche, technologische und industrielle Ressourcen zusammenführen, die Entwicklung und Herstellung von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik fördern und den Verbrauch auf dem Markt steuern. Hat die Industrie ihre Reifephase erreicht, ist der Markt in seiner Funktion als Antrieb der industriellen Weiterentwicklung voll zu nutzen ...“<sup>(47)</sup>

<sup>(42)</sup> Abrufbar unter: <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big>.

<sup>(43)</sup> Siehe Artikel II Absatz 3 des Beschlusses.

<sup>(44)</sup> Siehe Kapitel 10 Abschnitt 3 des Plans; abrufbar unter: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf>.

<sup>(45)</sup> Abrufbar unter [www.gov.cn/zw/gk/2012-07/09/content\\_2179032.htm](http://www.gov.cn/zw/gk/2012-07/09/content_2179032.htm).

<sup>(46)</sup> Siehe Artikel 1 des Plans.

<sup>(47)</sup> Siehe Artikel 2 Absatz 2 des Plans.

- (220) In diesem Artikels des Plans wurde ausgeführt, dass die Marktlenkung durch die chinesische Regierung nicht nur für die *Herstellung* fertiger Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik galt, sondern auch für deren Teile: „Die Kombination aus dem Aufbau von Wirtschaftszweigen und der Stärkung unterstützender Einrichtungen ist anzuwenden. Mit dem Gesamtfahrzeug in der führenden Position ist die beschleunigte Entwicklung der Produktionskette zu pflegen und voranzutreiben, etwa bei Antriebsbatterien, Motoren, Automobilelektronik, fortschrittlichen Verbrennungsmotoren und hocheffizienten Getrieben.“<sup>(48)</sup>
- (221) Im Anschluss an die allgemeinen Ziele und die Methoden zu ihrer Erreichung wurden im Plan spezifische Ziele (im Hinblick auf die Produktionsmengen) festgelegt: „Bis 2015 erreichen die Produktion und der Verkauf von reinen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen insgesamt 500 000 Einheiten; bis 2020 erreicht die Produktionskapazität für reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge 2 Millionen Einheiten, und die Produktion sowie die Verkäufe überschreiten insgesamt 5 Millionen Einheiten ...“<sup>(49)</sup> Schließlich wurden im Plan die Mechanismen der staatlichen Unterstützung genannt, in deren Genuss der NEV-Sektor kommen könnte, darunter Hilfen im Zusammenhang mit der internationalen Normung oder der Einstellung von Personal und dem Aufbau von Talenten, verschiedene Formen der finanziellen Unterstützung durch den Staat, unterteilt in
- Finanzhilfen („die Zentralregierung stellt Mittel bereit, um die Durchführung von Projekten für technologische Innovationen bei energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik angemessen zu unterstützen, die Unternehmen zu verstärkten Investitionen in Technologieentwicklung, Produktentwicklung, Normenerstellung, Zulassungsanträge und sonstige Entwicklungsstadien zu veranlassen, ein System der technologischen Innovation aufzubauen, das Produktion, Ausbildung und Forschung kombiniert, Demonstrationen mit energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im öffentlichen Dienst sowie private Käufe von Versuchsfahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik zu fördern und die Verbraucher zum Kauf und zur Nutzung energiesparender Fahrzeuge zu ermutigen ...“);
  - steuerpolitische Unterstützung („Unternehmen für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik sowie für deren wichtigste Teile und Komponenten, die als mögliche Begünstigte von Körperschaftsteueranreizen für Hightech-Unternehmen anerkannt sind, können im Einklang mit den Gesetzen in den Genuss entsprechender Vorzugsregelungen kommen“);
  - Unterstützung durch Finanzdienstleistungen („Finanzinstitute sind anzuhalten, Kreditmanagement- und Darlehensbewertungssysteme einzurichten, die Anreize für die Entwicklung von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik schaffen, die Innovation bei Finanzprodukten, etwa Finanzierungen mit geistigem Eigentum als Sicherheit und Produktionskettenfinanzierungen, aktiv zu fördern, die Einrichtung eines mehrstufigen Garantiesystems einschließlich finanzieller Beihilfen und Investitionen von Kapital aus sozialen Fonds zu beschleunigen, Regelungen zum Risikoausgleich und sonstige Regelungen umfassend zu nutzen und eine verstärkte finanzielle Unterstützung zu fördern“) und
  - Unterstützung durch Risikokapital („Der die Anforderungen erfüllende Risikokapitalfonds für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik kann im Einklang mit den Vorschriften eine zentrale finanzielle Beteiligung beantragen und soziale Fonds dazu anleiten auf verschiedene Weise in den Wirtschaftszweig für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu investieren“).

#### Leitlinien zur Beschleunigung der Förderung und des Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik

- (222) 2014 erließ der Staatsrat die „Leitlinien zur Beschleunigung der Förderung und des Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik“<sup>(50)</sup> (Guobanfa [2014] Nr. 35) (im Folgenden auch „NEV-Leitlinien“). Nach den NEV-Leitlinien soll „Marktbeherrschung mit staatlicher Unterstützung kombiniert“<sup>(51)</sup> werden, und es werden verschiedene Formen der staatlichen Unterstützung bei der Weiterentwicklung des Wirtschaftszweigs erkundet, etwa lokale Pläne zur Förderung von NEV, Subventionen für Käufe, finanzielle Förderung, Anleihen usw.
- (223) Die im 14. Fünfjahresplan enthaltenen Ziele und Anweisungen werden oft durch Durchführungspläne, Aktionspläne, Leitlinien, Leitfäden usw. ergänzt. Leitlinien sind von der Regierung herausgegebene Dokumente, die das Verhalten der Industrie anleiten sollen, damit die politischen Ziele der chinesischen Regierung in bestimmten Sektoren erreicht werden. Obwohl die Leitlinien innerhalb des chinesischen Rechtssystems als anleitende Dokumente angesehen werden, deuten sie auf konkrete staatliche Eingriffe zur Gestaltung verschiedener Sektoren der chinesischen Wirtschaft hin.<sup>(52)</sup> Dies gilt insbesondere für die NEV-Leitlinien, welche

<sup>(48)</sup> *Ebenda*.

<sup>(49)</sup> Siehe Artikel 3 Absatz 2 des Plans.

<sup>(50)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content\\_8936.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm).

<sup>(51)</sup> Siehe Abschnitt I Nummer 1 der NEV-Leitlinien.

<sup>(52)</sup> Siehe beispielsweise ABl. L 228 vom 15.9.2023, S. 217-220 und 14. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung und langfristige Ziele für das Jahr 2035.

sowohl Anweisungen höherer Stellen an lokale Regierungsstellen zur Erstellung von Plänen und Anreizen für die Förderung von NEV als auch Richtlinien auf zentraler Ebene über die Zuweisung von Mitteln zur Belohnung von Städten und Unternehmen, die bei der Förderung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik besonders gute Ergebnisse erzielen, sowie Anreize in Form steuerlicher oder finanzieller Vergünstigungen oder in Form von Investitionen durch staatliche Behörden, Finanzinstitute usw. enthalten. Leitlinien sind folglich ein weiteres Instrument, mit dessen Hilfe staatliche Behörden direkte Kontrolle auf die Entwicklung des *chinesischen 13. Fünfjahresplans* durch den Wirtschaftszweig für NEV ausüben.

- (224) Ähnliche Formulierungen über die Unterstützung des Sektors finden sich in allen neueren Dokumenten zur Politik der Regierung, angefangen mit dem 13. nationalen Fünfjahresplan (im Folgenden „13. Fünfjahresplan“) für die Jahre 2016 bis 2020<sup>(53)</sup>. Nach Kapitel 23 Abschnitt 1 des 13. Fünfjahresplans beabsichtigte die chinesische Regierung, „die Entwicklung der Informationstechnologie der nächsten Generation, von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik, der Biotechnologie, umweltfreundlicher und CO<sub>2</sub>-armer Technologien, hochwertiger Ausrüstung und hochwertiger Werkstoffe sowie einer digitalen Kreativwirtschaft zu unterstützen“.
- (225) Überdies ist im selben Kapitel des 13. Fünfjahresplans eine Reihe politischer Maßnahmen aufgeführt, mit denen die chinesische Regierung die volle Entwicklung des Sektors von wesentlichen Vorleistungen bis hin zum Endprodukt zu fördern gedachte, nämlich: i) „Förderung der Nutzung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik; ii) Förderung des Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im öffentlichen städtischen Personenverkehr und in Taxidiensten; iii) Weiterentwicklung von reinen Elektrofahrzeugen und Hybridelektrofahrzeugen mit einem Schwerpunkt auf Fortschritten in technologischen Schlüsselbereichen, etwa der Energiedichte von Batterien und deren Temperaturanpassungsfähigkeit; iv) Erleichterung der Entwicklung eines Netzwerks von Ladeeinrichtungen und -diensten, die miteinander kompatibel sind und einheitlichen Standards entsprechen ...; v) Gewährleistung einer Produktion und eines Absatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik in China von insgesamt mindestens fünf Millionen Einheiten; vi) Verstärkung der Anstrengungen zur Rückgewinnung und Entsorgung gebrauchter Batterien aus Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik.“<sup>(54)</sup>

„Made in China 2025“

- (226) 2015 veröffentlichte die chinesische Regierung ihre unter dem Namen „Made in China 2025“<sup>(55)</sup> bekannte langfristige umfassende Industriestrategie. In dieser Strategie wurden Etappenziele zur Modernisierung der ausgewählten Sektoren des verarbeitenden Gewerbes in China bis 2020 und 2025 festgesetzt und die Absicht der chinesischen Regierung bekräftigt, „die Entwicklung von Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen weiter zu unterstützen, die Kerntechnologien für CO<sub>2</sub>-arme, computergesteuerte und intelligente Automobile zu beherrschen, die Kapazitäten für die Entwicklung von Kerntechnologien wie Starterbatterien, Antriebsmotoren, hocheffizienten Verbrennungsmotoren, fortschrittlichen Getrieben, leichten Werkstoffen und intelligenten Steuerungen sowie ihre Heranführung an die Industriereife zu verbessern, ein vollständiges Industriesystem und ein Innovationssystem von Schlüsselkomponenten bis zu vollständigen Fahrzeugen zu schaffen und die Integration von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik mit unabhängigen Marken auf international fortgeschrittenem Niveau zu fördern“<sup>(56)</sup>; dementsprechend soll außerdem „eine Reihe von Spezialprojekten und Großprojekten zur Innovation in den Bereichen Großflugzeuge, Flugzeugtriebwerke und Gasturbinen, zivile Luft- und Raumfahrt, intelligente grüne Züge, energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, Schiffsausrüstung und Hightech-Schiffe, vollständige Ausrüstungssätze für intelligente Netze, Spitzen-CNC-Werkzeugmaschinen, Ausrüstung für Kernenergie sowie medizinische Spitzenausrüstung und zur Heranführung von Produkten an die Industriereife organisiert und durchgeführt werden.“<sup>(57)</sup>
- (227) Zur Erreichung dieser Ziele wird in „Made in China 2025“ die Notwendigkeit betont, „die Reformen im Finanzwesen zu vertiefen, den Finanzierungskanal für das verarbeitende Gewerbe zu erweitern und die Finanzierungskosten zu verringern, damit die Vorteile der politikbasierten Finanzierung, der Entwicklungsfinanzierung und der kommerziellen Finanzierung voll zum Tragen kommen, Informationstechnologie, hochwertige Ausrüstungen und neuartige Werkstoffe verstärkt zu fördern, die Export-Import Bank of China zu unterstützen, damit das verarbeitende Gewerbe innerhalb ihres Tätigkeitsbereichs verstärkt bedient wird, die China Development Bank aufzufordern, mehr Darlehen an Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes zu vergeben, und Finanzinstitute anzuleiten, innovative Produkte und Unternehmen zu entwickeln, die auf die Eigenschaften der Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes zugeschnitten sind.“<sup>(58)</sup>

<sup>(53)</sup> Abrufbar unter <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf>.

<sup>(54)</sup> Siehe Kapitel 23 Kasten 8 des Fünfjahresplans.

<sup>(55)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content\\_9784.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm); englische Übersetzung unter [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432\\_made\\_in\\_china\\_2025\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

<sup>(56)</sup> Siehe Abschnitt 3.6.6 von „Made in China 2025“.

<sup>(57)</sup> Ebenda, Kasten 5.

<sup>(58)</sup> Ebenda, Abschnitt 4.3.

- (228) Außerdem ist in der Strategie der Einsatz steuerpolitischer Instrumente vorgesehen: „Vorhandene Kanäle sind voll zu nutzen, das verarbeitende Gewerbe ist verstärkt durch Finanzierungsfonds zu unterstützen, der Schwerpunkt des Wandels und der Modernisierung des verarbeitenden Gewerbes ist auf Schlüsselbereiche wie ... Spitzenausrüstung zu legen, ... und es ist ein günstiges politisches Umfeld für die Weiterentwicklung des verarbeitenden Gewerbes zu schaffen. Soziale Fonds sind mithilfe öffentlich-privater Partnerschaften ... zur Beteiligung am Aufbau von Großprojekten, zu technologischen Innovationen und dem Aufbau von Schlüsselinfrastrukturen für das verarbeitende Gewerbe zu veranlassen. Es sind innovative Mittel der finanziellen Unterstützung einzusetzen, bei denen ein Wandel von der „Aufbauförderung“ zur „Betriebsförderung“ erfolgen muss, und die Einsatzeffizienz von Finanzfonds ist zu verbessern.“<sup>(59)</sup>

#### Verordnung über die Standards der Industrie für Antriebsbatterien im Automobilbereich

- (229) Die Kommission stellte zudem fest, dass das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie 2015 die „Verordnung über die Standards der Industrie für Antriebsbatterien im Automobilbereich“<sup>(60)</sup> (im Folgenden „Verordnung über die Standards“) erlassen hatte, um „die gesunde Entwicklung der Industrie für Antriebsbatterien im Automobilbereich zu lenken und zu regulieren“. Darin heißt es: „Der Staat fordert Hersteller von Antriebsbatterien im Automobilbereich auf, besser und stärker zu werden, Spezifikationen für Produkte und Produktion sowie Qualitätssicherungssysteme einzuführen, die Innovation im technologischen und im Managementbereich zu stärken, die Produkte auf der Forschungs-, Entwicklungs- und Herstellungsebene zu verbessern und Leistung sowie Qualität der Produkte zu erhöhen, um den Erfordernissen der Weiterentwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik gerecht zu werden.“<sup>(61)</sup> In der Verordnung werden die Kriterien festgelegt, nach denen Hersteller von Antriebsbatterien im Automobilbereich in den Katalog der Unternehmen aufgenommen werden können, die die Anforderungen erfüllen, wobei ein Kriterium darin besteht, dass die Unternehmen Hersteller und Lieferanten von „Automobilprodukten innerhalb des Hoheitsgebiets der Volksrepublik China (außer Taiwan, Hongkong und Macau)“<sup>(62)</sup> sind. Folglich „dient die Liste der in die Bekanntmachung aufgenommenen Unternehmen als Grundlage für die entsprechende politische Unterstützung.“<sup>(63)</sup> Im Anschluss an diese Bekanntmachung wurden vier Ausgaben des Katalogs der die Anforderungen der Verordnung über die Standards erfüllenden Unternehmen veröffentlicht, in die kein ausländischer Batterienhersteller aufgenommen wurde.<sup>(64)</sup> Obwohl diese Anforderungen 2019 durch die Bekanntmachung Nr. 22 des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China<sup>(65)</sup> abgeschafft wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die Existenz des Katalogs von Batterieherstellern chinesischen Batterieherstellern einen Wettbewerbsvorteil gegenüber ausländischen verschafft hat, als die Industrie für Antriebsbatterien am Anfang ihrer Entwicklung stand.

#### Aktionsplan zur Förderung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für NEV-Batterien

- (230) Im Aktionsplan zur Förderung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für NEV-Batterien<sup>(66)</sup> von 2017 wird ausgeführt, dass Antriebsbatterien das Herzstück von Elektrofahrzeugen bilden und eine Schlüsselrolle für die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik spielen. Nach einer über zehnjährigen Entwicklungszeit hat die Antriebsbatterienindustrie des Landes große Fortschritte erzielt. Gleichwohl entsprechen die Produkte derzeit im Hinblick auf Leistung, Qualität und Kosten noch nicht den Erfordernissen der Förderung und Popularisierung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik, vor allem bei grundlegenden Werkstoffen, Integrationstechnologie, Fertigungsausrüstungen, Herstellprozessen usw. Der Plan wurde erstellt, um die Entwicklungsfähigkeiten rascher zu verbessern, das Niveau der Industrie für Automobil-Antriebsbatterien schneller zu heben und die gesunde und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu fördern.

<sup>(59)</sup> Ebenda, Abschnitt 4.4.

<sup>(60)</sup> Bekanntmachung Nr. 22 des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China, MIIT, von 2015 abrufbar unter <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml>.

<sup>(61)</sup> Abschnitt 1 Nummer 2 der Verordnung über die Standards.

<sup>(62)</sup> Abschnitt 1 Nummer 4 der Verordnung über die Standards.

<sup>(63)</sup> Abschnitt 8 Nummer 26 der Verordnung über die Standards.

<sup>(64)</sup> Erster Band: [http://www.caam.org.cn/chn/9/cate\\_107/con\\_5178317.html](http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html), zweiter Band: [http://www.caam.org.cn/chn/1/cate\\_2/con\\_5184276.html](http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html), dritter Band: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html>, vierter Band: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html>.

<sup>(65)</sup> Bekanntmachung Nr. 22 des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China von 2019, abrufbar unter [https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content\\_5402761.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm).

<sup>(66)</sup> [https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content\\_5172254.htm#1](https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1)

- (231) Die Durchführung eines Projekts zur Modernisierung von Antriebsbatterien durch das MIIT und das Ministerium für Wissenschaft und Technologie (MST) beruht auf nationalen Wissenschafts- und Technologieplänen (Spezialprojekte, Fonds) und anderen Arten allgemeiner Unterstützung für die Batterieforschung und -entwicklung, um eine Energiedichte von über 300 Wh/kg im Jahr 2020 zu erreichen und um Einbau und Anwendung hochwertiger Produkte zu beschleunigen. Ziel war es, führende Hersteller von Antriebsbatterien dazu zu ermutigen, bei vor- und nachgelagerten höherwertigen Ressourcen zusammenzuarbeiten, sich auf Durchbrüche bei Schlüsseltechnologien im Bereich Werkstoffe und Komponenten sowie Batteriezellen und Systeme zu konzentrieren, die Leistung und Sicherheit von Antriebsbatterieprodukten erheblich zu verbessern, eine einheitliche Energiedichte von 350 Wh/kg zu erreichen und die neuen Lithium-Ionen-Produkte mit einem System von 260 Wh/kg an die Industriereife und den Einsatz in Fahrzeuge heranzuführen.
- (232) Darüber hinaus sieht der Plan eine Verstärkung der politischen Unterstützung vor, indem, entsprechend der führenden Rolle staatlicher Investitionen in Sozialkapital, Anreize für dessen Einsatz zur Einrichtung von Fonds für die Entwicklung der Industrie für Antriebsbatterien geschaffen und die Förderung der Technologie zur Heranführung von Antriebsbatterien an die Industriereife aufgestockt wird. Dem Plan zufolge sind Batterieprodukte, die die Bedingungen erfüllen, gemäß den Vorschriften von der Verbrauchssteuer befreit; Hersteller von Antriebsbatterien, die die Voraussetzungen erfüllen, kommen gemäß den Vorschriften in den Genuss der Steuervergünstigungen für Hochtechnologieunternehmen, Technologietransfer und Technologieentwicklung.

#### Der chinesische 14. Fünfjahresplan

- (233) Der von der Strategie „Made in China 2025“ nicht abweichende 14. nationale Fünfjahresplan<sup>(67)</sup> für den Zeitraum von 2021 bis 2026 zeigt, dass die chinesische Regierung ihre Politik der Priorisierung und Unterstützung des Wirtschaftszweigs für NEV fortsetzt und genau genommen verstärkt. In Artikel IX des Plans verpflichteten sich die chinesischen Behörden, „den Mehrwert strategischer aufstrebender Wirtschaftszweige auf über 17 % des BIP zu erhöhen.“ Für den Wirtschaftszweig für NEV als einen der strategischen aufstrebenden Wirtschaftszweige bedeutet diese Verpflichtung, „Durchbrüche bei Schlüsseltechnologien wie Hochsicherheits-Antriebsbatterien, hocheffizienten Antriebsmotoren und Hochleistungs-Antriebssystemen für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu erzielen und Forschung und Entwicklung im Bereich von Schlüsselkomponenten wie den grundlegenden Technologieplattformen für intelligente (vernetzte) Fahrzeuge, Soft- und Hardwaresystemen, Steer-by-Wire-Fahrgestellen und intelligenten Terminals zu beschleunigen.“<sup>(68)</sup>
- (234) Aufgrund der Art des chinesischen Planungssystems müssen die Pläne der höheren Ebenen – etwa der 12., 13. oder 14. Fünfjahresplan – von allen zuständigen Behörden befolgt und umgesetzt werden. Die nationalen Pläne enthalten ausdrückliche entsprechende Verpflichtungen, etwa Artikel LXV des 14. nationalen Fünfjahresplans, dem zufolge die chinesische Regierung „die Umsetzung dieses Plans verstärkt organisieren, koordinieren und beaufsichtigen und eine Überwachung und Bewertung von Planung, Umsetzung und Einhaltung der politischen Vorgaben sowie Bewertungs- und Überwachungsmechanismen einrichten und verbessern wird.“ Dementsprechend müssen die Behörden der unteren Ebenen „ein günstiges politisches, institutionelles und rechtliches Umfeld schaffen. In den Jahresplänen sind die in diesem Plan aufgeführten Entwicklungsziele und Hauptaufgaben umzusetzen.“<sup>(69)</sup>
- (235) Ein entscheidender Aspekt ist, dass sich die chinesische Regierung eindeutig dazu verpflichtet, finanzielle Unterstützung sowie Unterstützung in Form anderer Produktionsfaktoren – etwa Grund und Boden – für die im Plan genannten Projekte und Sektoren bereitzustellen: „Wir werden, mit öffentlichen Ausgaben als Garantie, Finanzmitteln als Förderung und einer Koordinierung mit anderen politischen Maßnahmen, den Grundsatz einhalten, dass der Plan die Richtung vorgibt. ... Wir werden weiterhin dafür sorgen, dass die öffentlichen Ausgaben sich nach der Regierungspolitik richten und ihr dienen, die finanzielle Unterstützung für nationale strategische Hauptaufgaben aufstocken, die Koordinierung der mittelfristigen Finanzpläne, Haushalte und staatlichen Investitionspläne sowie die Umsetzung dieses Plans stärken und zentralstaatliche öffentliche Mittel bevorzugt für die in diesem Plan genannten Hauptaufgaben und technischen Hauptprojekte einsetzen. Wir werden darauf bestehen, dass Projekte sich nach dem Plan und die Finanzmittel und Produktionsfaktoren sich nach den Projekten richten, eine Liste von technischen Hauptprojekten auf der Grundlage dieses Plans entwickeln, die Genehmigungsverfahren für die Projekte auf der Liste vereinfachen und gewährleisten, dass der Planung von Standortwahl, Bereitstellung von Grund und Boden und Kapitalbedarf Vorrang eingeräumt wird. Die Deckung des Bedarfs an Grund und Boden für einzelne technische Hauptprojekte wird vom Staat in einheitlicher Form garantiert.“<sup>(70)</sup>

<sup>(67)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm). Eine englische Übersetzung ist abrufbar unter [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284\\_14th\\_Five\\_Year\\_Plan\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf).

<sup>(68)</sup> Siehe Artikel XI Tabelle 4 des Plans.

<sup>(69)</sup> Siehe Artikel LXV Abschnitt 1 des Plans.

<sup>(70)</sup> Siehe Artikel LXV Abschnitt 3 des Plans.

- (236) Dieser Durchführungsauftrag führt somit dazu, dass von den zuständigen Regierungsbehörden ein ganzes Netzwerk zusätzlicher politischer Instrumente geschaffen wird, insbesondere der langfristige nationale sektorale Plan, nämlich der Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035) <sup>(71)</sup>, der den entsprechenden, in den Erwägungsgründen 216 bis 224 beschriebenen Plan für den Zeitraum 2012-2020 ersetzt.

Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035)

- (237) Im Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik wird folgende Vision beschrieben: „Bis 2025 wird die Wettbewerbsfähigkeit des chinesischen Marktes für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik erheblich verbessert, es werden wichtige Durchbrüche in Schlüsseltechnologien wie Antriebsbatterien, Antriebsmotoren und Fahrzeugbetriebssystemen erzielt, und das Sicherheitsniveau wird umfassend verbessert. Der durchschnittliche Stromverbrauch neuer reiner Elektro-Personenkraftwagen ist auf 12,0 kWh/100 km gesunken, die Menge der verkauften Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik hat etwa 20 % der Gesamtverkäufe von Neufahrzeugen erreicht, in hohem Maße autonome Fahrzeuge werden in begrenzten Gebieten und spezifischen Szenarien kommerziell eingesetzt, und die Zweckmäßigkeit der Lade- und Batteriewechseldienste wurde erheblich verbessert.“ <sup>(72)</sup>
- (238) Im Plan werden mehrere Schritte aufgeführt, die zur Erreichung dieses Ziels auszuführen sind. In einigen von ihnen ist horizontale staatliche Unterstützung für die Industrie vorgesehen, beispielsweise „die Verbesserung der Unterstützungskapazitäten öffentlicher Dienste, etwa Technologietransfer, Informationsdienste, Ausbildung von Talenten, Projektfinanzierung und internationaler Austausch“ <sup>(73)</sup>, für eine „wirksame Politik der finanziellen Förderung“ <sup>(74)</sup> oder zur „Umsetzung von Steuervergünstigungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik.“ <sup>(75)</sup>. In anderen wird der Schwerpunkt auf spezifische Fahrzeugkomponenten oder einzelne Elemente der NEV-Wertschöpfungskette gelegt, etwa durch „Ermütigung der Unternehmen, die Fähigkeit zur Gewährleistung der Versorgung mit Schlüsselressourcen wie Lithium, Nickel, Kobalt und Platin zu verbessern“, „Intensivierung der energetischen Interaktion zwischen Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik und dem Stromnetz“ <sup>(76)</sup>, „Beschleunigung der Errichtung von Lade- und Austauschinfrastruktur“ <sup>(77)</sup> oder „Förderung der Nutzung vorhandener Standorte und Einrichtungen zur Erbringung integrierter Öl-, Gas-, Wasserstoff- und Stromversorgungsdienstleistungen“ <sup>(78)</sup>.

Stellungnahmen der NDRC zur Umsetzung der Maßnahmen zur Stärkung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik

- (239) Im Januar 2024 veröffentlichte die NDRC Reformempfehlungen zur Integration von NEV in die chinesische Stromnetzplanung. Neben der Interaktion zwischen Fahrzeug und Netz umfassen diese Empfehlungen auch die Förderung von Innovationen und die Vereinheitlichung von Normen im NEV-Sektor, um „die Erforschung von Schlüsseltechnologien und Kernausrüstungen zu unterstützen, die Innovation in Unternehmen in ihrer führenden Rolle zu stärken und durch Innovationen an der Spitze der Entwicklung zu stehen. Die Erstellung und Überarbeitung von Normen ist zu beschleunigen, und die kooperative und standardisierte Entwicklung des Wirtschaftszweigs ist zu lenken.“ <sup>(79)</sup>

Pläne auf Provinz- und Gemeindeebene

- (240) Die im Entwicklungsplan für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035) festgelegten Fördermaßnahmen spiegeln sich in den entsprechenden Plänen auf Provinz- und Gemeindeebene wider und werden darin in genauere Anweisungen überführt. <sup>(80)</sup>
- (241) Die Pläne auf Provinzebene enthalten mehr Details darüber, wie die Ziele der zentralen Pläne in den einzelnen Provinzen politisch umgesetzt werden sollen, etwa in Form der nachfolgend als *Beispiele* aufgeführten Maßnahmen.

<sup>(71)</sup> Abrufbar unter [https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101\\_1302487.html?code=&state=123](https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123).

<sup>(72)</sup> Siehe Kapitel II Abschnitt 3 des Plans.

<sup>(73)</sup> Siehe Kapitel III Abschnitt 3 des Plans.

<sup>(74)</sup> Siehe Kapitel VIII Abschnitt 1 des Plans.

<sup>(75)</sup> Siehe Kapitel VIII Abschnitt 2 des Plans.

<sup>(76)</sup> Siehe Kapitel V Abschnitt 1 des Plans.

<sup>(77)</sup> Siehe Kapitel VI Abschnitt 1 des Plans.

<sup>(78)</sup> Siehe Kapitel VI Abschnitt 3 des Plans.

<sup>(79)</sup> The National Development and Reform Commission and other departments on strengthening new energy vehicles- Implementation opinions for integration and interaction with the power grid, Development and Reform Energy [2023] No. 1721. Abrufbar unter [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104\\_1363096.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html).

<sup>(80)</sup> Wie in den Managementvorschriften der NDRC von 2018 für Investitionsprojekte im Automobilbereich anerkannt. Nach Artikel 38 dürfen die lokalen Regierungen auf allen Ebenen den fairen Wettbewerb auf dem Markt nicht behindern und müssen sich darauf konzentrieren, Investitionsprojekten im Automobilbereich Vorzugsbedingungen unter anderem bei Besteuerung, Kapital sowie Grund und Boden zu bieten.

- (242) Die allgemeine staatliche Kontrolle über die Industrie geht beispielsweise aus dem 14. Fünfjahresplan für den Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik in der Provinz Anhui hervor: „Anleitung durch den Staat, Marktführerschaft. Die Rolle des Staates ist in verschiedenen Bereichen wie Konzeption auf Spitzenniveau, Plattformbau, Demonstrationen, Anwendung und Förderung usw. voll auszuschöpfen. Die politische Unterstützung ist zu verstärken und die Schaffung eines Umfelds, in dem hochwertige Produktionsfaktoren im Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zusammengeführt werden, ist weiter voranzutreiben. Geleitet von der Nachfrage auf dem Markt ist der entscheidenden Rolle des Marktes bei der Ressourcenallokation volle Geltung zu verschaffen, die Schlüsselposition der Unternehmen bei der Wahl technologischer Pfade und der Gestaltung der Produktherstellungskapazitäten ist zu stärken, eine bessere Kombination zwischen einem effizienten Markt und einer günstigen Regierungspolitik ist zu fördern, und es ist ein dynamisches Entwicklungsumfeld zu schaffen.“<sup>(81)</sup>
- (243) Dieser Provinzplan enthielt überdies detaillierte Produktionsvorgaben: „Die Industrie der Stadt für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik sollte bis 2025 einen Wert von 700 Mrd. RMB und die Produktionskapazität für vollständige Fahrzeuge 3 Millionen überschreiten; die Stadt sollte zehn Unternehmen mit einem Wert von 10 Mrd. RMB fördern und im Hinblick auf Produktionswert und -menge den landesweit ersten Platz belegen; Es ist ein Industriesystem für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und für Teile dafür mit umfassender Auslegung und angemessener Struktur zu entwickeln; die Produktionskapazität für Batterien muss über 300 GWh pro Jahr und die Produktionskapazität für Antriebsmotorensysteme über 3 Millionen Sätze pro Jahr betragen“<sup>(82)</sup> sowie Unterstützung durch Investitionen in Form von Einrichtungen und Projekten vor: „Bis 2025 sind auf nationaler Ebene ein Innovationszentrum für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und fünf öffentliche Innovationszentren zu errichten, ferner sind bis 2025 ein Projekt für innovative Geschäftsmodelle sowie zehn neue Innovationsplattformen oberhalb der Provinzebene zu fördern.“<sup>(83)</sup>
- (244) Darüber hinaus sieht der 14. Fünfjahresplan für eine qualitativ hochwertige Entwicklung der Automobilindustrie in der Provinz Anhui Unterstützung durch Investitionen in Industrieparks vor: „Der Bau des Xinquiao Smart Electric Vehicle Industrial Park ist zu beschleunigen und zu fördern, und es ist ein Industriecluster für intelligente Elektrofahrzeuge auf Weltniveau mit einer vollständigen Produktionskette zu schaffen, in dem Forschung und Entwicklung, Herstellung, Demonstration und Anwendung sowie Industrie- und Unterstützungsdienstleistungen integriert sind. Die langfristige Planung der Entwicklung des Unternehmens NIO und von dessen Ansiedlung um den Xiquiao Industrial Park ist zu unterstützen und es sind innerhalb des Parks Teams für Forschung und Entwicklung, Fertigung, Marketing und Management zu schaffen. Es sind ein NIO-Zentrum für Forschung und Entwicklung sowie für Innovation einzurichten, innovative Forschungen und Entwicklungen zu vollständigen Fahrzeugen, Kernkomponenten und autonomen Fahren durchzuführen und eine weltweit wettbewerbsfähige und führende Innovationskette zu schaffen; ferner ist Forschungs- und Entwicklungspersonal sowie technisches Personal zu gewinnen, damit ein innovativer Ort entsteht, an dem hoch qualifizierte Talente zusammenkommen. ... Nach Fertigstellung des Parks dürfte dieser letztlich eine jährliche Produktionskapazität von einer Million Einheiten bei Fahrzeugen und von 100 GWh bei Batterien erreichen.“<sup>(84)</sup>
- (245) Die Exportförderung wurde weiter verstärkt: „Komponentenhersteller sind beim elektronischen Handel zu unterstützen, es sind öffentliche Überseelager für Ausführprodukte zu errichten, Kanäle zu Überseemärkten und Dienstleistungsunterstützungssysteme sind gemeinsam zu nutzen. Es sind Instrumente wie Plattformen für Ein- und Ausfuhrhandel, Überseeindustrieparks sowie Gewerbeparks zu schaffen, und die Entwicklung der Cluster chinesischer Überseeanlagengesellschaften ist zu gestalten. ... Chery Automobile hat bis 2025 500 000 Fahrzeuge mit einem Ausfuhrwert von 5 Mrd. USD zu exportieren. Chery ist zu fördern, damit es seine internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter steigern kann, ... der Schwerpunkt der Expansion ist auf strategische Märkte wie Europa, Nordamerika und die ASEAN-Länder zu legen ... Die Expansion von NIO auf dem europäischen Markt ist zu unterstützen. NIO ist bei der Umsetzung des „Marco-Polo-Plans“ zu unterstützen; dabei ist ein differenzierter Entwicklungspfad einzuschlagen, bei dem das „NIO-China-Modell“ entsprechend den örtlichen Gegebenheiten in das „NIO-Überseemodell“ verwandelt wird. ... NIO ist bei der weiteren Expansion auf dem europäischen Markt, bei der Expansion auf fünf nationalen Märkten bis 2025 und bei der Auswahl von Möglichkeiten für den Bau von Fabriken in Übersee zu unterstützen.“<sup>(85)</sup>
- (246) Der 14. Fünfjahresplan für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes der Provinz Guangdong sieht eine staatliche Kontrolle über die geografische Verteilung der NEV-Industrie vor: „Als Standorte sind Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu und andere Städte zu wählen, und das Tempo der Entwicklung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik ist zu beschleunigen. Guangzhou beschleunigt den Bau neuer Anlagen für die Produktion von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik und fördert die schnelle Heranführung von Fahrzeugmodellen mit neuartiger Antriebstechnik an die Industriereife. Shenzhen baut mit dem Bezirk Pingshan als Kernstück eine Industrieanlage für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik für das gesamte Land auf. Zhuhai konzentriert sich, mit dem Bezirk Jinwan als Kernstück auf die Weiterentwicklung der Fertigung vollständiger Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, auf Werkstoffe für Lithiumbatterien, Antriebsstränge, Ladeausrüstung und Schlüsselkomponenten von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik.“<sup>(86)</sup>

<sup>(81)</sup> 14 Fünfjahresplan der Provinz Hefei zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik. Abrufbar unter <https://www.ahchanye.com/zc/24046.html>. Siehe Kapitel II Abschnitt 2.

<sup>(82)</sup> Siehe Kapitel II Abschnitt 3. Zu den wichtigsten Entwicklungsindikatoren siehe Tabelle 1 des Plans.

<sup>(83)</sup> Ebenda.

<sup>(84)</sup> 14. Fünfjahresplan der Provinz Anhui, Plan für die qualitativ hochwertige Entwicklung der Automobilindustrie, abrufbar unter <http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf>. Siehe Kapitel III Abschnitt 1 Spalte 1.

<sup>(85)</sup> Siehe Kapitel VI Abschnitt 2 Projekt 9.

<sup>(86)</sup> 14. Fünfjahresplan der Provinz Guangdong für eine hochwertige Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes. Abrufbar unter [http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post\\_3458462.html](http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html). Siehe Kapitel III Abschnitt 1 Spalte 4.

- (247) Im Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik der Provinz Guizhou im Rahmen des 14. Fünfjahresplans ist überdies Unterstützung für Schlüsselprojekte im Zusammenhang mit Teilen und Komponenten vorgesehen: „Die Durchführung von Schlüsselprojekten ist zu fördern. Das Projekt von BYD, Guiyang für die Herstellung von Antriebsbatterien mit einer jährlichen Produktion von 10 GWh, das Evergrande-Projekt für Antriebsbatterien für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (erste Phase), das Wasserstoff-Brennstoffzellenprojekt von Dongfang Electric, das Projekt von Anda Technology zur Produktion von 30 000 Tonnen Lithium-Eisenphosphat pro Jahr mitsamt unterstützenden Bauprojekten sowie das Projekt desselben Unternehmens für die technische Umgestaltung und den Ausbau der intelligenten Herstellung von 20 000 Tonnen Lithium-Eisenphosphat pro Jahr, das Projekt von Anda Technology zur technischen Umgestaltung des Recyclings von 50 000 Tonnen Altbatterien von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik pro Jahr, die Druckgussprojekte von Wuchuan Automobile zur jährlichen Produktion von einer Million Tonnen Automobil-Aluminium-Legierung, das Projekt von Baike für eine Produktionslinie für Automobil-Bremsklötze, eine Reihe von Schlüsselprojekten, etwa das Projekt „Guizhou Aerospace Smart Manufacturing Industry Cluster Base“ in der Wirtschafts- und Technologieentwicklungszone Guiyang sowie das Projekt von Zhenhua New Materials für den Bau einer Produktionslinie mit einem jährlichen Ausstoß von 12 000 Tonnen Material für Kathoden von Lithium-Ion-Batterien (Shawen Phase II) sind zu beschleunigen und zu unterstützen.“<sup>(87)</sup>
- (248) Auch in anderen Plänen auf Provinz- und Gemeindeebene wird auf die Entwicklung strategischer aufstrebender Industriezweige, unter denen Elektrofahrzeuge aufgeführt sind, genannt, etwa in den Plänen für Beijing<sup>(88)</sup>, Shanghai<sup>(89)</sup>, Tjianjin<sup>(90)</sup>, Jiangsu<sup>(91)</sup> und Shaanxi<sup>(92)</sup>.
- (249) In den Fünfjahresplänen einiger Provinzen wie dem Umsetzungsplan zur Beschleunigung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik in Shanghai ist auch Unterstützung für bestimmte NEV-Unternehmen Fahrzeuge vorgesehen: „SAIC Motor ist bei der Entwicklung von Fahrzeugen mit neuartigen Antriebsquellen zu unterstützen. Bis 2025 werden die Verkäufe von Eigenmarken-PKW und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik über 30 % und die Verkäufe von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik der Gruppe über 20 % ausmachen, sodass eine unabhängige Kontrolle über die Kerntechnologie und eine umfassende Position der Stärke und der Führung auf dem Inlandsmarkt sichergestellt sind. Einheimische und ausländische starke Unternehmen mit führender Technologie sind zu Investitionen in die Herstellung vollständiger Fahrzeuge sowie in Forschungs- und Entwicklungsprojekte in Shanghai zu ermutigen.“<sup>(93)</sup>
- (250) Führende Unternehmen für NEV, insbesondere solche für BEV, werden in Plänen auf Provinz- und Gemeindeebene oft als Vorbilder für die Weiterentwicklung der Industrie durch staatliche Unterstützung dargestellt. Im Plan zur Schaffung von Marken für den Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik im Bezirk Pingshan werden Shenzhen<sup>(94)</sup>, BYD und die Kaiwo New Energy Automobile Group als Basis für die Umsetzung der Struktur „Hauptquartiere für Forschung und Entwicklung + hochwertige Fertigung“ genannt: „Aufbauend auf den starken Forschungs- und Entwicklungskapazitäten von Unternehmen für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik im Bezirk Pingshan, wie BYD und Kaiwo, sind verstärkt Hochschulen und Universitäten, Forschungseinrichtungen, wichtiger nationaler Labore, nationaler Konstruktionslaboratorien und -zentren errichten und die Innovation auf regionaler Ebene zu verbessern. Die Innovationskette um die Produktionskette für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik ist zu ergänzen, und die vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, Batterien, die Stromversorgung von Kommunikationseinrichtungen (unterbrechungsfreie Stromversorgung), Ladepistolen, Drähte und Kabel, Chemikalien für Superkondensatoren usw. sind zu verbessern, sodass eine vollständige industrielle Wertschöpfungskette entsteht. Im Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik ist ein hohes Maß an Clusterbildung anzustreben, es sind weitere Innovationsplattformen für die Technologieindustrie zu errichten und einzuführen, die die Forschung und Entwicklung zu Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik eng unterstützen, und der Aufbau eines Systems für technologische Innovation, das für eine tiefe Integration von Produktion, Hochschulen, Forschung und Anwendung sorgt, ist zu beschleunigen. Der Schwerpunkt ist auf die ‚Integration von Hauptquartieren, Forschung und Entwicklung und Produktion‘ zu legen, es sind Maßnahmen für die Etablierung gelisteter Unternehmen sowie Maßnahmen zur Wachstumsstabilisierung bei Schlüsselunternehmen zu treffen, und die Bildung einer funktionalen Struktur von ‚Hauptquartiere für Forschung und Entwicklung + hochwertige Fertigung‘ ist zu beschleunigen.“<sup>(95)</sup>

<sup>(87)</sup> Plan für die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik im Rahmen des 14. Fünfjahresplans der Provinz Guizhou. Abrufbar unter <https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml>. Siehe Kapitel III Abschnitt 3 Spalte 3.

<sup>(88)</sup> Empfehlungen des Parteikomitees der Gemeinde Beijing für die Formulierung des 14. Fünfjahresplans und der langfristigen Ziele für 2035. Abrufbar unter [https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207\\_2159122.html](https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html).

<sup>(89)</sup> 14. Fünfjahresplan für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und Überblick über die langfristigen Ziele für 2035 für Shanghai. Abrufbar unter <https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf>.

<sup>(90)</sup> Stadtverwaltung von Tianjin über den Erlass des 14. Fünfjahresplan für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und Überblick über die Vision für 2035. Abrufbar unter [https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208\\_5353467.html](https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html).

<sup>(91)</sup> 14. Fünfjahresplan für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und Überblick über die langfristigen Ziele für 2035 für Jiangsu. Abrufbar unter <http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf>.

<sup>(92)</sup> Überblick über den 14. Fünfjahresplan für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Provinz Shaanxi und langfristige Ziele für das Jahr 2035. Abrufbar unter [http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302\\_2154680\\_wap.html](http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html).

<sup>(93)</sup> Umsetzungsplan zur Beschleunigung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik in Shanghai (2021-2025). Abrufbar unter <https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm>. Siehe Kapitel II Abschnitt 2 Nummer 1.

<sup>(94)</sup> Abrufbar unter [https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812\\_2302116.html](https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html).

<sup>(95)</sup> Siehe Kapitel IV Abschnitt 1 Nummer 3.

#### Arbeitsplan für stabiles Wachstum in der Automobilindustrie (2023-2024)

- (251) Im August 2023 erließen das MIT und sieben andere Stellen den Arbeitsplan für stabiles Wachstum in der Automobilindustrie (2023-2024) <sup>(96)</sup>, in dem die wichtigsten Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung der Automobilindustrie festgelegt werden sollten. Die erste der Maßnahmen betrifft die Verbrauchssteuer im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik und besteht in der Umsetzung „bestehender Vorzugsregelungen für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, etwa bei der Besteuerung von Fahrzeugen und Schiffen sowie des Erwerbs von Fahrzeugen, in einem sorgfältigen Clearing und einer sorgfältigen Überarbeitung der Subventionierung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik sowie in der aktiven Vergrößerung des Anteils des Erwerbs von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik durch Verbraucher.“ Darüber hinaus enthält die Mitteilung auch Anweisungen zur Verstärkung der politischen Unterstützung für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, etwa folgende: „Es ist eine Vorzugsregelung bei der Besteuerung des Erwerbs von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik umzusetzen, um die Aussichten für den Wirtschaftszweig zu stabilisieren. Es sind Anreize für den Einsatz von Sozialkapital zur Einrichtung von Fonds für die Entwicklung der Automobilindustrie zu schaffen und die Unterstützung für die Forschung zu Kerntechnologien zu verstärken. Die Entwicklung von Unternehmen ist mithilfe verschiedener Finanzinstrumente wie Krediten, Anleihen und Versicherungen zu fördern.“
- (252) Folglich gibt es zahlreiche dokumentierte Belege für die politische Unterstützung der beschleunigten Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV.
- (253) In Anbetracht der vorstehenden Pläne und Programme lässt sich sagen, dass der Wirtschaftszweig für BEV somit als ein wichtiger Wirtschaftszweig bzw. als Wirtschaftszweig von strategischer Bedeutung betrachtet wird, dessen Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv vorangetrieben wird. Der BEV-Sektor ist nachgewiesenermaßen von äußerster Wichtigkeit für die chinesische Regierung und seine beschleunigte Entwicklung wird politisch gefördert. Dies gilt angefangen bei wesentlichen Vorleistungen bis zum Endprodukt. Auf der Grundlage der in diesem Abschnitt zitierten politischen Pläne stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung Eingriffe in den Wirtschaftszweig für BEV zur Umsetzung der diesbezüglichen Strategien vornimmt und insbesondere durch die Förderung und Unterstützung des Sektors mit verschiedenen Mitteln in das freie Spiel der Marktkräfte im BEV-Sektor eingreift.

### 3.3. Teilweise mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen

#### 3.3.1. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die chinesische Regierung

- (254) Obwohl die chinesische Regierung während der Untersuchung auf bestimmte Auskunftersuchen der Kommission reagierte, gab es nennenswerte Fälle, in denen die Mitarbeit gering war. Insbesondere legte die chinesische Regierung in ihrer Antwort auf den Regierungsfragebogen keine wesentlichen Informationen zur Vorbereitung, Überwachung und Umsetzung verschiedener Regelungen vor. All diese kritischen Aspekte wurden in dem an die chinesische Regierung gerichteten Schreiben hinsichtlich Artikel 28 sorgfältig dokumentiert. Die chinesische Regierung antwortete mit einer Stellungnahme, auf die die Kommission in den folgenden Abschnitten eingeht.

#### 3.3.1.1. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen

- (255) Um die erforderlichen Informationen von den Finanzinstituten in China möglichst effizient einholen zu können und aus verwaltungstechnischen Gründen ersuchte die Kommission die chinesische Regierung, den spezifischen Fragebogen an jedes Finanzinstitut weiterzuleiten, das den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Darlehen oder Ausfuhrkredite gewährt hatte.

<sup>(96)</sup> Bekanntmachung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie sowie sieben weiterer Stellen zum Erlass des Arbeitsplans für stabiles Wachstum in der Automobilindustrie (2023-2024). Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content\\_6901733.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm).

- (256) Nach Ansicht der chinesischen Regierung verstieß das an die chinesische Regierung gerichtete Ersuchen der Kommission, den spezifischen Fragebogen weiterzuleiten, gegen die Artikel 12.1 und 12.9 des Subventionsübereinkommens. Die Verpflichtung zur Durchführung der Untersuchung und zur Einholung von Informationen bei Finanzinstituten liege bei der Untersuchungsbehörde und diese könne die chinesische Regierung nicht ersuchen, die Fragebogen an Finanzinstitute weiterzuleiten, in der Annahme, dass es sich bei diesen Einrichtungen um öffentliche Körperschaften handle. Dieser auf Mutmaßungen basierende Ansatz sei nicht mit Artikel 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens vereinbar. Die chinesische Regierung brachte zudem vor, dass die Kommission bereits Zugang zur Liste der Geschäftsbanken der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gehabt habe und die Fragebogen direkt an die betreffenden Finanzinstitute hätte übermitteln können.
- (257) Die chinesische Regierung gab ferner an, die Finanzinstitute seien nicht ordnungsgemäß über die von ihnen angeforderten Informationen unterrichtet worden, ihnen sei keine Frist von 30 Tagen zur Vorlage der angeforderten Informationen eingeräumt worden und sie hätten auch nicht ausreichend Gelegenheit erhalten, die sachdienlichen Informationen schriftlich vorzulegen, wie in Artikel 12.1 des Subventionsübereinkommens festgelegt. Darüber hinaus ist die chinesische Regierung der Ansicht, dass die Mitarbeiter dieser Geschäftsbanken nach Artikel 53 des Geschäftsbankengesetzes keine Staats- oder Geschäftsgeheimnisse offenlegen dürfen, von denen sie im Rahmen ihrer Beschäftigung Kenntnis erlangt haben, und dass sie den Fragebogen daher nicht beantworten können.
- (258) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Zunächst ist sie der Auffassung, dass die von staatseigenen Unternehmen angeforderten Informationen der chinesischen Regierung bei allen Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist. Darüber hinaus ging die Kommission zwar keineswegs davon aus, dass es sich bei diesen Einrichtungen um öffentliche Körperschaften handelt, war aber der Ansicht, dass die chinesische Regierung auch über die notwendige Befugnis verfügt, mit den Finanzinstituten zu interagieren, selbst wenn sie nicht in staatlichem Besitz sind, da sie alle unter die Zuständigkeit der nationalen Finanzaufsicht (National Financial Regulatory Administration – im Folgenden „NFRA“) fallen, die 2023 die Versicherungsaufsichtskommission (China Banking and Insurance Regulatory Commission – im Folgenden „CBIRC“) ersetzte<sup>(97)</sup>. Vor diesem Hintergrund ist die Tatsache, dass die Kommission direkt mit den betroffenen Finanzinstituten hätte Kontakt aufnehmen können, unerheblich. Die Form und die Modalitäten der Erhebung der erforderlichen Informationen liegen im Ermessen der Untersuchungsbehörde<sup>(98)</sup>. Die Kommission stellte ferner fest, dass die chinesische Regierung den Fragebogen in früheren Untersuchungen<sup>(99)</sup> an bestimmte Banken weitergeleitet hat, ohne den Ansatz der Kommission in Frage zu stellen. Was die angeforderten Informationen und die Frist für die Übermittlung einer Fragebogenantwort betrifft, so erhielt die Kommission zudem von keinem Finanzinstitut ein Ersuchen um Klarstellung oder Fristverlängerung. Auch die Export-Import-Bank von China (Export-Import Bank of China – im Folgenden „EXIM-Bank“), die eine Fragebogenantwort übermittelt hat, bat nicht um Klarstellung.
- (259) Die Kommission stellte ferner fest, dass die chinesische Regierung den Fragebogen ausschließlich an die EXIM-Bank übermittelte. Sie stellte auch fest, dass die EXIM-Bank die einzige Bank war, die nach dem Erhalt des von der chinesischen Regierung weitergeleiteten Fragebogens eine Fragebogenantwort vorlegte. Die EXIM-Bank legte innerhalb der vereinbarten verlängerten Frist eine Fragebogenantwort vor. Obwohl die Fragebogenantwort unzureichend war, stellte die Kommission fest, dass die EXIM-Bank in der Tat ausreichend Gelegenheit hatte, die sachdienlichen Informationen schriftlich vorzulegen. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass sie wahrscheinlich mehr Antworten erhalten hätte, wenn die chinesische Regierung den Fragebogen auch an andere Finanzinstitute weitergeleitet hätte.
- (260) Die Kommission richtete ihren Fragebogen nicht an die Mitarbeiter der Finanzinstitute, sondern an die Institute selbst. In jedem Fall ist die Tatsache, dass bestimmte Informationen als Staats- oder Geschäftsgeheimnisse angesehen werden könnten, angesichts der Vertraulichkeit, mit der sämtliche im Rahmen eines Antisubventionsverfahrens übermittelten, als vertraulich geltenden Informationen behandelt werden, unerheblich. Darüber hinaus wurden die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller um die Bereitstellung einer Bankgenehmigung ersucht, mit der den Vertretern der Kommission die ausdrückliche Zustimmung erteilt wird, alle Unterlagen<sup>(100)</sup> im Zusammenhang mit den von einzelnen Finanzinstituten gewährten Darlehen zu überprüfen. Einige der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen legten die angeforderte Genehmigung für bestimmte Arten von Darlehen vor.

<sup>(97)</sup> Die CBIRC wurde im Jahr 2023 von der NFRA ersetzt.

<sup>(98)</sup> Panelbericht, China – Broiler Products (Artikel 21.5 – US), Rn. 7.229-7.231. WT/DS427

<sup>(99)</sup> Siehe Erwägungsgrund 139 (ABl. L 325 vom 5.12.2013, S. 88) und Erwägungsgrund 48 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 7).

<sup>(100)</sup> Unter anderem: Darlehensvereinbarungen, Darlehensanträge, interne Bewertung der Bank im Darlehensantrag, Unterlagen im Zusammenhang mit der Genehmigung von Darlehen.

- (261) Wie in Erwägungsgrund 259 dargelegt, erhielt die Kommission nur von der EXIM-Bank eine Fragebogenantwort. Die Fragebogenantwort enthielt ausschließlich Informationen über die Unternehmensstruktur, Governance und die Eigentumsverhältnisse. Was die Eigentumsverhältnisse betrifft, so war die EXIM-Bank nicht in der Lage, zusätzliche Informationen über die Beteiligung eines ihrer Anteilseigner vorzulegen, nämlich des Unternehmens Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., das fast 90 % der Anteile hielt. Die EXIM-Bank übermittelte den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern keine Angaben zu den Darlehen (oder anderen Finanzierungsinstrumenten). Da keines der Finanzinstitute antwortete, erhielt die Kommission keine überprüfbaren unternehmensspezifischen Informationen in Bezug auf Vorzugsfinanzierungen.
- (262) In Ermangelung der entsprechenden Angaben vertrat die Kommission die Auffassung, dass sie ganz wesentliche, für diesen Aspekt der Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte. Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der angeblichen Subventionierung durch Vorzugsfinanzierung möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss.
- (263) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller meldeten die Ausgabe grüner Anleihen und forderungsbesicherter Wertpapiere während der Untersuchung. Zwar handelt es sich bei diesen Anleihen nur um eine Variante der Anleihen, die bereits in früheren Untersuchungen als Teil des Vorzugsfinanzierungsprogramms angefochten wurden, doch schienen sie einem spezifischen Rechts- und Regelungsrahmen für die grüne Industrie, der der Wirtschaftszweig für BEV angehört, unterworfen zu sein. Die Kommission ermittelte im Zusammenhang mit diesen speziellen Anleihen mehr als zehn Rechts- und Regulierungsdokumente – unter anderem das Dokument „NDRC: Leitlinien zur Ausgabe grüner Anleihen“, das „Verzeichnis der durch die Emission grüner Anleihen förderbaren Projektarten (Ausgabe 2021), herausgegeben von den drei Ministerien und Kommissionen, einschließlich der People’s Bank of China“ und die „Bekanntmachung der People’s Bank of China (2015) Nr. 39 über die Ausgabe grüner Finanzanleihen auf dem Interbanken-Anleihemarkt“ – und ersuchte die chinesische Regierung, den Regelungsrahmen für die Ausgabe und Verwaltung grüner Finanzierungen und forderungsbesicherter Wertpapiere sowie die Rolle jedes beteiligten Akteurs, einschließlich Finanzierungsunternehmen im Automobilbereich, zu erläutern. Die chinesische Regierung weigerte sich, diese Informationen vorzulegen, mit der Begründung, dass das Ersuchen der Kommission keine vollständige Beschreibung des Programms enthalte und dass der Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise keine Nachweise für die Erfüllung der Kriterien finanzielle Beihilfe, Vorteil und Spezifität in Bezug auf diese Anleihen enthalte. Darüber hinaus verweigerte sie es während des Kontrollbesuchs vor Ort, sich mit diesem Thema zu befassen und die Fragen der Kommission zu beantworten.
- (264) Die Kommission stellte fest, dass die Vergabe von Vorzugsfinanzierungen durch die Ausgabe der Anleihen im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise aufgeführt war und dass das Vorliegen einer solchen Regelung von der chinesischen Regierung vor der Einleitung der Untersuchung nicht bestritten wurde. Sie vertrat ferner die Auffassung, dass es sich bei den grünen Anleihen und forderungsbesicherten Wertpapieren lediglich um weitgehend ähnliche Varianten dieser Regelung handelt.
- (265) Am 21. Mai 2024 übermittelte die chinesische Regierung eine Stellungnahme zum Schreiben der Kommission vom 8. Mai 2024, in dem die Kommission ihre Absicht bekundete, gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückzugreifen (im Folgenden „Schreiben hinsichtlich Artikel 28“).
- (266) In ihrer Antwort auf das Ersuchen, Anlage A an die Finanzinstitute weiterzuleiten, brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission ihre Auskunftersuchen direkt an die betreffenden Einrichtungen richten solle. Darüber hinaus handele es sich bei Finanzinstituten um unabhängige, nicht mit der chinesischen Regierung verbundene Wirtschaftseinheiten. Zudem würden in Anlage A vertrauliche und wirtschaftlich sensible Informationen angefordert.
- (267) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Erstens ist die Kommission überzeugt, dass die von staatseigenen Unternehmen (Unternehmen oder öffentlichen Einrichtungen/Finanzinstituten) angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen vorliegen, an denen sie als Hauptanteilseigner bzw. mit einem überwiegenden Anteil beteiligt ist. Nach dem Gesetz der Volksrepublik China über das staatliche Vermögen von Unternehmen<sup>(101)</sup> erfüllen Agenturen zur Kontrolle und Verwaltung von Staatsvermögen, die von der Kommission des Staatsrats zur Kontrolle und Verwaltung von Staatsvermögen und den lokalen Regierungen der Bevölkerung eingerichtet wurden, die Aufgaben und Pflichten des Kapitalgebers eines vom Staat finanzierten Unternehmens im Namen der Regierung. Diese Agenturen sind somit berechtigt, Vermögensrenditen zu erhalten, an wichtigen Entscheidungen mitzuwirken und das Führungspersonal staatlich finanzierter Unternehmen zu

<sup>(101)</sup> Gesetz der Volksrepublik China über das staatliche Vermögen von Unternehmen, Dekret Nr. 5 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 28. Oktober 2008, Artikel 11 und 12.

bestimmen. Ferner akzeptieren staatlich finanzierte Unternehmen nach Artikel 17 des oben genannten Gesetzes über staatliches Vermögen die Verwaltung und Kontrolle durch Regierungen und die zuständigen Regierungsstellen und -agenturen sowie die öffentliche Aufsicht und sind gegenüber Kapitalgebern rechenschaftspflichtig.

- (268) Darüber hinaus verfügt die chinesische Regierung über die notwendige Befugnis, mit den Finanzinstituten zu interagieren, auch wenn sie nicht in staatlichem Besitz sind, da sie alle unter die Zuständigkeit der chinesischen Bankenaufsicht fallen. So ist beispielsweise die NFRA laut den Artikeln 33 und 36 des Bankaufsichtsgesetzes<sup>(102)</sup> berechtigt, von allen in der VR China niedergelassenen Finanzinstituten die Vorlage von Informationen wie Jahresabschlüssen, statistischen Berichten und Informationen über die Geschäftstätigkeit und das Management zu verlangen. Die NFRA kann Finanzinstitute zudem anweisen, Informationen für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
- (269) Die chinesische Regierung brachte vor, den Mechanismus zur Bildung des Leitzinssatzes für Darlehen erläutert zu haben, und wies auf die fehlende Klarheit in Bezug auf den Antrag der Kommission im Zusammenhang mit dem Kreditmanagement- und Darlehensbewertungssystem hin. In Bezug auf grüne Anleihen führte sie an, dass die Ersuchen der Kommission ebenso nicht klar und präzise genug gewesen seien, weshalb sie diese nicht korrekt hätten beantworten können.
- (270) Nach Ansicht der Kommission ist diese Stellungnahme nicht stichhaltig. Die Kommission stellte wiederholt spezifische, klare und relevante Fragen; die chinesische Regierung hat sich jedoch geweigert, sachdienliche Informationen dazu vorzulegen. Die chinesische Regierung übermittelte nicht die Informationen, die die Kommission benötigt hätte, um den Mechanismus zur Bildung des Leitzinssatzes für Darlehen zu verstehen, und die diesbezügliche Antwort der chinesischen Regierung hätten untermauern können. Ebenso hat sie die Rechtsgrundlage und den Regelungsrahmen des Kreditmanagement- und Darlehensbewertungssystems nicht vorgelegt. Darüber hinaus verwies die Kommission in ihrem Auskunftsersuchen auf mehrere spezifische amtliche Dokumente im Zusammenhang mit grünen Anleihen und Finanzierungsunternehmen im Automobilbereich, für die die chinesische Regierung den entsprechenden Rechts- und Regelungsrahmen nicht vorgelegt hat; sie war außerdem nicht bereit zu erläutern, was unter einer grünen Anleihe zu verstehen ist, obwohl in amtlichen Dokumenten darauf Bezug genommen wird.
- (271) Hinsichtlich der EXIM-Bank brachte die chinesische Regierung vor, dass die ersuchten Informationen nicht für notwendig erachtet werden könnten. Außerdem enthielten die angeforderten Informationen Geschäftsgeheimnisse und könnten von der EXIM-Bank nicht vorgelegt werden. Ferner hätte die Kommission von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern sachdienliche Informationen erhalten müssen.
- (272) Die Kommission wies darauf hin, dass keine beteiligte Partei, sondern die Kommission dafür zuständig ist, zu entscheiden, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Darüber hinaus stehen die Informationen über die EXIM-Bank in direktem Zusammenhang mit der untersuchten Regelung. Folglich sind die angeforderten Informationen sowohl sachdienlich als auch notwendig für eine ordnungsgemäße Beurteilung der Regelung durch die Kommission. Schließlich erinnerte die Kommission daran, dass die chinesische Regierung sowohl über Regelungsbefugnisse als auch über Zuständigkeiten im Management der EXIM-Bank verfügt. Die chinesische Regierung kann die Zuständigkeit für die Bereitstellung von Informationen daher nicht vollständig auf die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller übertragen. Dementsprechend wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.
- (273) In Ermangelung der angeforderten Informationen vertrat die Kommission die Auffassung, dass sie ganz wesentliche, für diesen Aspekt der Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte. Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der angeblichen Subventionierung durch Vorzugsfinanzierung – einschließlich der Ausgabe grüner Anleihen und forderungsbesicherter Wertpapiere – möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss.

### 3.3.1.2. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf Vorleistungen

- (274) Um die erforderlichen Informationen von den in China ansässigen unabhängigen Lieferanten von Vorleistungen (Teile, Komponenten und Rohstoffe) möglichst effizient einholen zu können und aus verwaltungstechnischen Gründen ersuchte die Kommission die chinesische Regierung, den Lieferanten von Vorleistungen einen spezifischen Fragebogen, der der chinesischen Regierung von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern übermittelt wurde, weiterzuleiten.

<sup>(102)</sup> Gesetz der Volksrepublik China über die Regulierung und Aufsicht über den Bankensektor, Erlass Nr. 58 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 31. Oktober 2006.

- (275) Nach Ansicht der chinesischen Regierung verstieß das an die chinesische Regierung gerichtete Ersuchen der Kommission, den spezifischen Fragebogen weiterzuleiten, gegen die Artikel 12.1 und 12.9 des Subventionsübereinkommens. Die Verpflichtung zur Durchführung der Untersuchung und zur Einholung von Informationen bei Lieferanten von Vorleistungen liege bei der Untersuchungsbehörde und diese könne die chinesische Regierung nicht ersuchen, die Fragebogen an unabhängige kommerzielle Einrichtungen weiterzuleiten, in der Annahme, dass es sich bei diesen Einrichtungen um öffentliche Körperschaften handle. Dieser auf Mutmaßungen basierende Ansatz sei nicht mit Artikel 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens vereinbar. Ferner habe die Kommission bereits Zugang zur Liste der Lieferanten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gehabt und hätte ihnen die Fragebogen direkt übermitteln können.
- (276) Zudem gab die chinesische Regierung an, die Lieferanten von Vorleistungen seien nicht ordnungsgemäß im Sinne des Artikels 12.1 des Subventionsübereinkommens über die von ihnen angeforderten Informationen unterrichtet worden, ihnen sei keine Frist von 30 Tagen zur Vorlage der angeforderten Informationen eingeräumt worden und sie hätten auch nicht ausreichend Gelegenheit erhalten, die sachdienlichen Informationen schriftlich vorzulegen.
- (277) Darüber hinaus könnten die Lieferanten davon abgehalten werden, ihre vertrauliche Informationen enthaltenden Antworten über die chinesische Regierung zu übermitteln, und der Fragebogen habe keine Anweisungen zur Übermittlung einer nicht vertraulichen Fassung enthalten.
- (278) Diesbezüglich merkte die Kommission an, dass der an die chinesische Regierung übermittelte Fragebogen Anweisungen mit der Aufforderung enthielt, Beweise dafür vorzulegen, dass sie den Fragebogen tatsächlich an die Lieferanten von Vorleistungen weitergeleitet hatte. Die chinesische Regierung legte in ihrer Fragebogenantwort keine solchen Beweise vor. In Ermangelung dieser Beweise vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Vorbringen zu den praktischen Aspekten im Zusammenhang mit dem Fragebogen, der den Lieferanten von Vorleistungen zu übermitteln war, gegenstandslos waren.
- (279) Die chinesische Regierung gab keinen Überblick über die Namen und die Eigentumsstruktur der chinesischen Lieferanten der untersuchten Vorleistungen, da es sich nach ihrer Angabe um vertrauliche oder nicht verfügbare Informationen handelte. Außerdem lieferte die chinesische Regierung hinsichtlich der meisten Merkmale des chinesischen Inlandsmarktes in Bezug auf Vorleistungen für BEV keine detaillierten Informationen; dies betraf unter anderem den Anteil der staatseigenen Unternehmen an der inländischen Produktion und dem inländischen Verbrauch, die Größe des Inlandsmarktes, die Preispolitik des Staates und/oder der staatseigenen Unternehmen, die tatsächlichen Preise für Vorleistungen auf dem Inlandsmarkt und Statistiken.
- (280) Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen zu den genannten Fakten erhalten hat, unter anderem nicht über die Struktur des Inlandsmarktes, über die Preisbildungsmechanismen und Preise sowie über die Unternehmensbeteiligung, war die Kommission der Auffassung, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte.
- (281) In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission hinsichtlich Artikel 28 erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verwendung der verfügbaren Informationen.
- (282) In Bezug auf die Informationen zu verschiedenen Teilen, Komponenten und Rohstoffen argumentierte die chinesische Regierung erneut, dass ihr keine Informationen über die Lieferanten von Teilen und Komponenten vorlägen, sie keine Kontrolle über die Lieferanten habe, es unmöglich sei, diese zur Mitarbeit zu zwingen, und dass die Kommission ihre Ersuchen direkt an sie richten solle. Außerdem seien die von der Kommission angeforderten Informationen zu umfassend und für die Untersuchung nicht notwendig gewesen, und der Umfang der Untersuchung sei rechtswidrig ausgeweitet worden. Ebenso brachte sie in Bezug auf die Informationen über den Chinesischen Batterieindustrieverband (China Battery Industry Association – im Folgenden „CBIA“) vor, dass sie über diesen keine Kontrolle habe, da er nicht förmlich mit der chinesischen Regierung verbunden sei, und dass die Kommission ihre Ersuchen direkt an den Verband richten solle.
- (283) Was schließlich die Informationen über Herstellung, Verbrauch, Struktur des inländischen Lieferantenmarktes und die Elastizität anbelangt, so gab die chinesische Regierung an, dass ihr diese Daten nicht vorlägen.
- (284) Die Kommission wies darauf hin, dass keine beteiligte Partei, sondern die Kommission dafür zuständig ist, zu entscheiden, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Zudem kann sie das Argument, das Auskunftersuchen sei zu umfassend, nicht akzeptieren, da für die Bereitstellung der Informationen angesichts der Zahl der Lieferanten und der verwendeten Vorleistungen zwangsläufig eine große Menge von Daten erhoben werden muss. Darüber hinaus verwies die Kommission in Bezug auf das Argument, die chinesische Regierung habe keine Kontrolle über die Lieferanten und es sei ihr daher unmöglich, diese zur Mitarbeit zu zwingen, auf die in Erwägungsgrund 278 erläuterten Gründe, aus denen sie diese Vorbringen für gegenstandslos hielt.

- (285) In Bezug auf das Vorbringen, der Umfang der Untersuchung sei ausgeweitet worden, stellte die Kommission fest, dass diese spezielle Regelung bereits Teil des Vermerks über die Hinlänglichkeit der Beweise, der Einleitungsbekanntmachung und der Konsultationen mit der chinesischen Regierung war. Daher wurde der Umfang der angeforderten Informationen nie über den ursprünglichen Umfang hinaus erweitert.
- (286) Die Kommission stellte zunächst fest, dass die chinesische Regierung nicht infrage gestellt hat, dass sie zu keinem der anderen Verbände, über die die Kommission Informationen angefordert hat, Angaben gemacht hat, nämlich über den CBIA, den Chinesischen Industrieverband für die Erzeugung von NE-Metallen (China non-ferrous metal fabrication Industry Association – im Folgenden „CNFA“), den Chinesischen Industrieverband für Energiequellen (China Industrial Association of Power Sources – im Folgenden „CIAPS“), den Chinesischen Industrieverband für Photovoltaik (China Photovoltaic Industry Association – im Folgenden „CPIA“), den Chinesischen Industrieverband für NE-Metalle (China Nonferrous Metals Industry Association – im Folgenden „CNMIA“) und den Chinesischen Industrieverband für die Verarbeitung von NE-Metallen (China Nonferrous Metals Processing Industry Association – im Folgenden „CNMPIA“). Darüber hinaus hat die chinesische Regierung, wie in Erwägungsgrund 278 dargelegt, keine Beweise dafür vorgelegt, dass sie die Fragebogen an Lieferanten oder an den CBIA weitergeleitet hatte. Das Fehlen dieser Beweise gibt Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Mitarbeit bei der Untersuchung. Die Kommission kann auch nicht akzeptieren, dass der chinesischen Regierung angeblich keinerlei Informationen über die Struktur der inländischen Lieferantenmärkte vorlagen. Wie in Abschnitt 3.7.2 erläutert, hat die Kommission festgestellt, dass der Staat Anteile an einer Reihe von Batterie- und Lithiumanbietern hält. Aus den in Erwägungsgrund 268 dargelegten Gründen verfügt der Staat daher über zahlreiche Mittel, um Informationen über staatlich finanzierte Unternehmen einzuholen. Außerdem verfügt der Staat, wie die direkte Rolle des CBIA und des CIAPS auf den Lieferantenmärkten belegt, über eine Reihe anderer Mittel, um Daten für alle staatseigenen und anderen auf den Lieferantenmärkten tätigen Unternehmen zu erheben. Schließlich ist die Erhebung von Gesamtstatistiken über Verbrauch, Herstellung, Marktstruktur und Preise den üblicherweise von einem souveränen Staat ausgeübten Funktionen inhärent. Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen zu den genannten Fakten erhalten hat, gelangte sie zu dem Schluss, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte und dass sie sich für ihre Feststellungen im Hinblick auf Vorleistungen auf die verfügbaren Informationen stützen musste.

3.3.1.3. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Steuersubventionspolitik zur Förderung und zum Einsatz von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik

- (287) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung, einen Fragebogen mit spezifischen Fragen zur Regelung über die Steuersubventionspolitik zur Förderung und zum Einsatz von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik auszufüllen. In ihrer Antwort legte die chinesische Regierung weder die angeforderten grundlegenden Informationen über verschiedene Aspekte wie die Vorbereitung, Überwachung und Umsetzung der Regelung noch Schätzungen der Menge der Fahrzeuge, auf die die Regelung angewendet wurde, vor.
- (288) Die chinesische Regierung legte keine vorbereitenden Unterlagen (Durchführbarkeit, erwartete Ergebnisse) offen, weder Zwischendokumente noch endgültige Dokumente (Bewertung der Ergebnisse, Auswirkungen auf die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV, Verteilung der Vorteile zwischen Herstellern und Verbrauchern). Sie hat weder ermittelt noch erläutert, welche Arten von Unterlagen die zuständigen Behörden im Hinblick auf das Programm aufbewahren.
- (289) Ebenso versäumte es die chinesische Regierung, den Zahlungsplan der Regierung für die im Untersuchungszeitraum verkauften BEV vorzulegen. Sie hat darüber hinaus die Gesamtbeträge der in den letzten vier Jahren im Zusammenhang mit BEV-Anträgen überwiesenen Subventionen nicht übermittelt. Außerdem hat sie nicht angegeben, auf welcher Grundlage die Subvention je Fahrzeug im Laufe der Jahre reduziert wurde. Sie legte auch nicht die Anzahl der BEV vor, für die seit 2018 Subventionen überwiesen wurden. Ferner war die chinesische Regierung nicht in der Lage, das Verfahren zur Beantragung der Mittel im Falle eingeführter Fahrzeuge zu erläutern.
- (290) Die chinesische Regierung war auch nicht in der Lage, Folgendes vorzulegen: i) konsolidierte Jahrestabellen, aus denen die in den letzten vier Jahren je ausländischem Hersteller je eingeführtem Modell gezahlten Beträge hervorgehen, ii) Ersuchen ausländischer Unternehmen um Anweisungen zur Bearbeitung von Anträgen auf Steuersubventionsmittel in den Jahren 2020-2023, iii) Zahl der eingeführten BEV, für die im Untersuchungszeitraum oder in den Vorjahren Mittel überwiesen wurden.
- (291) Schließlich übermittelte die chinesische Regierung keine Erklärung dazu, ob ähnliche Regelungen auf zentraler oder Provinzebene vorliegen.
- (292) Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen zu den genannten Fakten erhalten hat, gelangte sie zu dem Schluss, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte.

- (293) In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission hinsichtlich Artikel 28 erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verwendung der verfügbaren Informationen.
- (294) Die chinesische Regierung gab an, dass ihr keine Informationen – weder Zwischendokumente noch endgültige Dokumente – über Durchführbarkeitsstudien oder erwartete Ergebnisse vorlägen.
- (295) Ferner gab die chinesische Regierung an, Informationen über den Zahlungsplan der Regierung für die im UZ verkauften BEV, die Art der von den betreffenden Regierungen im Zusammenhang mit dem Programm aufbewahrten Unterlagen und die Zahl der BEV, für die Subventionen überwiesen wurden, sowie die angegebenen BEV-Verkäufe seien für diese Untersuchung unerheblich und nicht notwendig.
- (296) Was die Informationen über die im Rahmen des Programms an ausländische Hersteller je Modell gezahlten Beträge anbelangt, so gab die chinesische Regierung an, dass ihr diese nicht vorlägen und für die Zwecke dieser Untersuchung unerheblich und nicht notwendig seien.
- (297) Die Kommission stellte fest, dass es sehr unwahrscheinlich ist, dass die chinesische Regierung keine Informationen über Durchführbarkeitsstudien oder erwartete Ergebnisse in Bezug auf ein seit mehreren Jahren bestehendes Programm aufbewahrt hat, das auf der Grundlage von Bewertungen mehrfach überarbeitet und angepasst wurde und für das insbesondere beträchtliche Mittel aus dem von der chinesischen Regierung verwalteten zentralen Haushalt bereitgestellt wurden. Für solche Neubewertungen sollten Informationen über die erwarteten Ergebnisse und über die Unternehmen, die in den Genuss dieser Programme kommen, erforderlich sein. Sofern die Informationen nach Ansicht der Kommission für ihre Feststellungen erforderlich sind, kann sie daher gegebenenfalls die verfügbaren Informationen verwenden.
- (298) Hinsichtlich der Relevanz der Informationen wies die Kommission darauf hin, dass keine beteiligte Partei, sondern die Kommission dafür zuständig ist, zu entscheiden, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Darüber hinaus stehen die Regelung der Regierung für Zahlungen an BEV-Hersteller auf der Grundlage ihrer BEV-Verkäufe, die an inländische und ausländische Hersteller ausgezahlten Beträge und die in Bezug auf diese Auszahlungen aufbewahrten Unterlagen in direktem Zusammenhang mit der angeblichen Subventionsregelung, unter anderem im Hinblick auf die Berechnung der Subventionen und die Ermittlung der Spezifität. Daher sind die angeforderten Informationen sowohl sachdienlich als auch notwendig für eine ordnungsgemäße Beurteilung der Regelung durch die Kommission.
- (299) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass sie sich für ihre Feststellungen hinsichtlich der Regelung über die Steuersubventionspolitik zur Förderung und zum Einsatz von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik auf die verfügbaren Informationen stützen musste.
- 3.3.1.4. Anwendung des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf Zuschüsse/andere Subventionsprogramme, einschließlich nationaler/regionaler/lokaler staatlicher Regelungen
- (300) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung, Informationen über Subventionsregelungen auf nationaler, Provinz- oder kommunaler Ebene vorzulegen, die den Herstellern/Ausführern der untersuchten Ware in den letzten drei Kalenderjahren vor dem Untersuchungszeitraum und im Untersuchungszeitraum einen Vorteil verschafften. Die chinesische Regierung legte diesbezüglich keine Informationen vor und hat anscheinend auch keine subzentralen Behörden –weder auf Provinz- noch auf kommunaler Ebene – kontaktiert, um die angeforderten Informationen einzuholen.
- (301) In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission hinsichtlich Artikel 28 erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verwendung der verfügbaren Informationen.
- (302) Die chinesische Regierung führte an, dass sie die Zuschüsse, die Unternehmen von subzentralen Regierungen erhalten, nicht überwache. Zudem sei es aufgrund der mangelnden Spezifität in der Frage der Kommission für die chinesische Regierung aufwendig gewesen, umfassende Informationen aus allen chinesischen Provinzen und Gemeinden einzuholen. Schließlich brachte sie vor, die chinesischen ausführenden Hersteller hätten einschlägige Unterlagen vorgelegt.
- (303) Die Kommission stellte fest, dass es unwahrscheinlich war, dass die chinesische Regierung keine Informationen über die Übertragung von Barmitteln durch die chinesische Regierung oder im Namen der chinesischen Regierung aufbewahrt hat oder nicht dazu berechtigt ist, diese von den Provinzen und Gemeinden anzufordern. Dazu zählen Einzelheiten wie die Gründe für diese Barmittelübertragungen, die betreffenden Beträge und die Empfänger der Auszahlungen. Sofern die Informationen nach Ansicht der Kommission für ihre Feststellungen erforderlich sind, kann sie daher gegebenenfalls die verfügbaren Informationen verwenden.

- (304) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Auskunftersuchen im Fragebogen und in den Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen detailliert und spezifisch waren. Ebenso wies sie darauf hin, dass die chinesische Regierung aktiv an den Regelungen beteiligt ist, da sie im Hinblick auf die Zuschüsse den Rechtsrahmen, den Entscheidungsprozess, die Auszahlung und die Programmkonzeption kontrolliert. Die chinesische Regierung kann die Zuständigkeit für die Bereitstellung von Informationen daher nicht vollständig auf die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller übertragen.
- (305) Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen zu den genannten Fakten erhalten hat, war sie der Auffassung, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte und dass sie sich für ihre Feststellungen hinsichtlich Zuschüssen/anderer Subventionsprogramme, einschließlich nationaler/regionaler/lokaler staatlicher Regelungen, auf die verfügbaren Informationen stützen musste.

#### 3.3.1.5. Regelung über die Befreiung von der Erwerbsteuer

- (306) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung, einen Fragebogen mit spezifischen Fragen zur Regelung über die Befreiung von der Erwerbsteuer auszufüllen. In ihrer Antwort auf den Regierungsfragebogen legte die chinesische Regierung weder die angeforderten grundlegenden Informationen über Aspekte wie die Vorbereitung, Überwachung und Umsetzung der Regelung noch Schätzungen der Menge der Fahrzeuge, auf die die Regelung angewendet wurde, vor.
- (307) Im Hinblick auf die Vorbereitung und Überwachung der Regelung legte die chinesische Regierung keine Analyse der erwarteten Ergebnisse vor. Die chinesische Regierung hat außerdem weder ermittelt noch erläutert, welche Arten von Unterlagen die zuständigen Behörden aufbewahren (z. B. Buchführungsunterlagen, unternehmensspezifische Unterlagen, Datenbanken, Mittelbewilligungen usw.). Darüber hinaus hat sie den Betrag der Steuern, auf die im Zuge dieser Maßnahme verzichtet wurde, nicht angegeben. Sie legte auch keine Zwischendokumente – einschließlich Bewertungsergebnisse, Folgenabschätzung zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV und Verteilung der Vorteile zwischen Herstellern und Verbrauchern – vor. Ebenso war die chinesische Regierung nicht in der Lage, die Verkäufe der im Verzeichnis enthaltenen eingeführten BEV, die im Rahmen dieser Regelung förderfähig waren, anzugeben.
- (308) In Bezug auf das Verzeichnis der von der Fahrzeugerwerbsteuer ausgenommenen Modelle von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik übermittelte die chinesische Regierung keine Antworten zu i) den Kriterien für die Förderfähigkeit, ii) Informationspapieren im Zusammenhang mit abgelehnten Modellen und Modellanträgen sowie iii) keine erhaltenen Mitteilungen der Hersteller in Bezug auf ihre Anträge. Konkret hat es die chinesische Regierung versäumt, die Grundlage für die Annahme oder Ablehnung von Anträgen auf Aufnahme von Fahrzeugen in die Regelung zu erläutern oder zu belegen. Zudem legte sie weder Informationspapiere für die abgelehnten Modelle noch die Modellanträge oder die Unterlagen, die den Herstellern in Bezug auf die Ablehnung dieser Modelle übermittelt wurden, vor.
- (309) Ebenso hat die chinesische Regierung keine Informationen über die Menge der in China zugelassenen BEV übermittelt. Die chinesische Regierung legte ferner keine Angaben über die Menge der eingeführten BEV, die vor dem oder im Untersuchungszeitraum zugelassen wurden, vor. Sie hat auch keine Informationen über die Menge zugelassener NEV oder BEV nach Marke, Modell und Zulassungsort übermittelt. Schließlich legte die chinesische Regierung keine Forschungsergebnisse vor, die im Hinblick auf die Preiselastizität in China als Referenz herangezogen werden könnten.
- (310) Da die Kommission von der chinesischen Regierung zu keinen der genannten Fakten Informationen erhalten hat, gelangte sie zu dem Schluss, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hatte.
- (311) In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission hinsichtlich Artikel 28 erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verwendung der verfügbaren Informationen und begründete dies damit, dass der chinesischen Regierung keine der angeforderten Informationen vorlägen.
- (312) Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass die Informationen über die Menge zugelassener BEV für die Zwecke der Untersuchung unerheblich seien.

- (313) Die Kommission stellte fest, dass es höchst unwahrscheinlich ist, dass der chinesischen Regierung keine Informationen über die Zahl der in China in einem bestimmten Zeitraum zugelassenen BEV vorliegen. Dies gilt insbesondere angesichts der Tatsache, dass BEV zum Zeitpunkt der Zulassung in den Genuss von Sonderbedingungen kommen, die von der chinesischen Regierung bewertet, kontrolliert und überwacht werden müssen. Fahrzeughalter müssen den Verkehrsbehörden beim Kauf, bei der Zulassung sowie beim Erhalt eines Kennzeichens für ein Fahrzeug in China umfassende Unterlagen vorlegen. Ab dem Zeitpunkt des Kaufs müssen Fahrzeugkäufer die erwerbsteuerlichen Vorschriften einhalten, indem sie eine Steuererklärung zum Fahrzeugkauf einreichen. In dieser Erklärung müssen detaillierte Angaben gemacht werden, einschließlich der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), anhand der das Modell sowie einige Eigenschaften des Fahrzeugs eindeutig identifiziert werden können. Darüber hinaus müssen in China zugelassene Fahrzeuge ein Zulassungsverfahren bei der chinesischen Verkehrsbehörde durchlaufen, das auch die Identifizierung des Fahrzeugtyps und -modells umfasst. Ebenso können Fahrzeugkennzeichen bestimmten Fahrzeugen zugeordnet werden.
- (314) Es ist zudem unwahrscheinlich, dass die chinesische Regierung keine schriftlichen Aufzeichnungen im Zusammenhang mit der Ablehnung der Aufnahme von Modellen in das Verzeichnis aufbewahrt, insbesondere da im Rahmen des Verfahrens zur Aufnahme in das Verzeichnis eine erhebliche Menge von Daten von den Herstellern vorgelegt sowie mehrere technische Dienstleistungen innerhalb der chinesischen Regierung beurteilt werden müssen. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es unwahrscheinlich ist, dass die chinesische Regierung keine Kenntnis von den geschätzten Steuereinnahmen hat, auf die im Zuge eines langjährigen Programms verzichtet wurde. Es handelt sich hierbei nämlich um ein Programm, das sich unmittelbar auf den Haushalt auswirkt und zu einem Verzicht auf Steuereinnahmen in Höhe von mehreren Hundert Milliarden RMB pro Jahr führen könnte.
- (315) Sofern die Informationen nach Ansicht der Kommission für ihre Feststellungen erforderlich sind, hat sie sich daher auf öffentlich zugängliche Quellen gestützt.
- (316) Hinsichtlich der Relevanz der Informationen wies die Kommission darauf hin, dass keine beteiligte Partei, sondern die Kommission dafür zuständig ist, zu entscheiden, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Darüber hinaus steht die Zulassung von BEV in direktem Zusammenhang mit der angeblichen Subventionsregelung, weshalb die angeforderten Informationen für eine ordnungsgemäße Prüfung der Regelung durch die Kommission sowohl sachdienlich als auch notwendig waren.
- (317) Wie in Abschnitt 3.9 dargelegt, beschloss die Kommission zwar vorläufig, keine Feststellungen zu dieser Regelung zu treffen, behält sich jedoch das Recht vor, die Anfechtbarkeit des Programms weiter zu untersuchen. Folglich muss sich die Kommission bei ihren Feststellungen zur Regelung über die Befreiung von der Erwerbsteuer möglicherweise auf die verfügbaren Informationen stützen, wenn sie ausreichend Anhaltspunkte dafür sammelt, um zu dem Schluss zu gelangen, dass diese Regelung anfechtbar ist.

3.3.2. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die SAIC Group*

- (318) Die SAIC Group arbeitete zunächst mit der Kommission zusammen, indem sie Fragebogenantworten übermittelte. Konkret legten die mit ihr verbundenen Unternehmen, darunter sechs BEV-Hersteller, Fragebogenantworten vor. Diese Antworten wurden jedoch als äußerst mangelhaft angesehen, und am 12. Dezember 2023 unterrichtete die Kommission die SAIC Group über ihre Absicht, Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf Informationen anzuwenden, die vor den Kontrollbesuchen nicht vorgelegt wurden, und darüber, dass die Feststellungen der Kommission in Ermangelung dieser Informationen auf den verfügbaren Informationen beruhen können. Die fehlenden Informationen betrafen unter anderem die Herstellkosten, detaillierte Informationen über Käufe der wichtigsten Vorleistungen und das Fehlen von Fragebogenantworten verbundener Unternehmen, die an Tätigkeiten im Zusammenhang mit der untersuchten Ware beteiligt waren und von denen eine Fragebogenantwort angefordert worden war.
- (319) Die SAIC Group legte die fehlenden Informationen nicht vor und argumentierte, dass dies auf die hohe Zahl verbundener Unternehmen der Gruppe zurückzuführen sei und dass die Verwendung der „verfügbaren Informationen“ ihr hohes Maß an Mitarbeit bis zu diesem Zeitpunkt der Untersuchung nicht angemessen widerspiegele. Die hohe Zahl unzureichender Antworten sei auf die – oft nicht gerechtfertigte – Menge der von der Kommission angeforderten Informationen und den hohen Koordinierungsaufwand zwischen den zahlreichen verbundenen Unternehmen zurückzuführen.

- (320) Die mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit bestätigte sich jedoch sowohl vor als auch bei und nach den Kontrollbesuchen, da wesentliche Informationen, unter anderem Herstellkosten, Materiallisten, Produktspezifikationen einschließlich der chemischen Zusammensetzung des von Lieferanten gekauften Rohstoffs, die begleitende Kaufliste nach einzelnen Geschäftsvorgängen für Lieferanten sowie Angaben zu erhaltenen Zuschüssen, nicht vorgelegt wurden. Die Kommission erklärte der SAIC Group, dass diese Informationen als notwendig erachtet wurden, um zu konkreten Feststellungen in Bezug auf die durch eine Vielzahl von Unterstützungsmaßnahmen erhaltenen Subventionen zu gelangen. Außerdem stellte sich heraus, dass auch weitere verbundene Unternehmen keine Fragebogenantwort übermittelt hatten, obwohl sie aufgrund ihrer Tätigkeiten dazu verpflichtet gewesen wären.
- (321) Die Kommission stellte fest, dass das Fehlen dieser notwendigen Informationen die Untersuchung behinderte. Daher wurde die SAIC Group am 23. April 2024 ordnungsgemäß über die Folgen einer nur teilweisen Bereitschaft zur Mitarbeit bei der Untersuchung und über die Absicht der Kommission, Artikel 28 der Grundverordnung in Bezug auf die nicht übermittelten und somit nicht überprüfbaren Informationen anzuwenden, unterrichtet. Die Kommission forderte die Gruppe zur Stellungnahme auf.
- (322) Am 30. April 2024 ging eine Stellungnahme der SAIC Group bei der Kommission ein. Die SAIC Group widersprach der Beurteilung der Kommission im Hinblick auf das Maß der Mitarbeit der verschiedenen Unternehmen der Gruppe insgesamt und brachte mehrere Einwände vor, die zu der Schlussfolgerung führten, dass die beabsichtigte Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung nicht gerechtfertigt sei.

### 3.3.2.1. Vorbringen der SAIC Group, die Rechtsnormen für die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung seien nicht erfüllt

- (323) Die SAIC Group wies darauf hin, dass die aktenkundigen Tatsachen in bestimmten Aspekten der Beurteilung der Kommission im Hinblick auf die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung falsch dargestellt worden seien, und wiederholte, dass sie nach besten Kräften bei der Untersuchung mitgearbeitet habe. Wenn sie die angeforderten Informationen nicht vollständig oder nur teilweise habe übermitteln können, habe sie „alternative Unterlagen“ vorgelegt, um die Untersuchung der Kommission zu erleichtern.
- (324) In diesem Zusammenhang verwies die SAIC Group auf Artikel 28 Absatz 3 der Grundverordnung sowie auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union<sup>(103)</sup>, wonach selbst unvollständige oder anderweitig unzureichende Antworten akzeptiert werden sollten.
- (325) Die SAIC Group hob eine Feststellung des Gerichtshofs in dieser Rechtssache<sup>(104)</sup> hervor, wonach „sich der Begriff ‚erforderliche Informationen‘ auf die Informationen im Besitz der interessierten Parteien bezieht, zu deren Vorlage die Unionsorgane diese Parteien auffordern, um die im Rahmen der Antidumpinguntersuchung gebotenen Feststellungen zu treffen“. In derselben Rechtssache<sup>(105)</sup> stellte der Gerichtshof fest, dass „diese Organe die Beweislast für das Vorliegen von Dumping, einer Schädigung sowie eines Kausalzusammenhangs zwischen den gedumpten Einfuhren und dieser Schädigung und damit auch dafür tragen, dass eine Information für die im Rahmen der Antidumpinguntersuchung zu treffenden Feststellungen ‚erforderlich‘ ist“.
- (326) In Anbetracht der Feststellung des Gerichtshofs vertrat die SAIC Group die Auffassung, „dass die Kommission aufgrund des äußerst komplexen Charakters dieser Untersuchung (sowohl in Bezug auf den beträchtlichen Umfang der angeforderten Informationen als auch auf die große Zahl der Unternehmen, die Informationen vorlegen müssen, sowie auf den kurzen zur Bereitstellung von Informationen eingeräumten Zeitraum) die oben genannten Kriterien nicht zu strikt auf die übermittelten Informationen anwenden sollte“, und dass, „wenn die Informationen als unzureichend erachtet werden, die Verwendung der verfügbaren Informationen strikt auf den erforderlichen Zweck der betreffenden Informationen beschränkt und unter allen Umständen in vollem Einklang mit Artikel 28 Absatz 5 der Grundverordnung anhand anderer unabhängiger Quellen geprüft werden sollte“.

<sup>(103)</sup> Siehe Rechtssache T-413/13, City Cycle Industries/Rat der Europäischen Union, EU:T:2015:164, Rn. 120; Rechtssache T-633/11, Guangdong Kito Ceramics u. a./Rat der Europäischen Union, EU:T:2014:271, Rn. 100; Bericht des WTO-Rechtsmittelgremiums, US – Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, angenommen am 23. August 2001, Rn. 81, und Rechtssache C-61/16 P, Verband der europäischen Fahrradhersteller (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

<sup>(104)</sup> Rechtssache C-61/16 P, EBMA/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, Rn. 53 bis 57.

<sup>(105)</sup> Rechtssache C-61/16 P, EBMA/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, Rn. 65.

- (327) Die Kommission wies darauf hin, dass die angeforderten Informationen von den anderen in die Stichprobe einbezogenen Gruppen vorgelegt wurden und der SAIC Group somit ohne Weiteres vorlagen. Folglich war es die Entscheidung der SAIC Group, die angeforderten Informationen nicht zu übermitteln, wie die von ihr während des Kontrollbesuchs unterzeichnete und angenommene Liste nicht vorgelegter Unterlagen belegt. Diese Liste zeigt, dass die SAIC Group die Untersuchung dadurch behindert hat, dass sie bewusst nicht nach besten Kräften gehandelt hat. Darüber hinaus wurden die Informationen als notwendig erachtet, um in der Subventionsuntersuchung und in dieser Hinsicht im Einklang mit den Feststellungen des Gerichtshofs zu angemessenen Schlussfolgerungen zu gelangen. Zudem wurden alle – einschließlich der unzureichenden – sachdienlichen Informationen, die von der SAIC Group als „alternative Unterlagen“ vorgelegt wurden, angemessen berücksichtigt, sofern sie nachprüfbar waren. Die Kommission stützte sich nur dann auf die verfügbaren Informationen – auch aus unabhängigen Quellen, wie in Abschnitt 3.3 über Vorzugsfinanzierung, Ausfuhrkreditversicherungen, Befreiung von der Erwerbsteuer, Vorleistungen und die Regelung über die Steuersubventionspolitik zur Förderung und zum Einsatz von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik angeführt –, wenn die vorgelegten Informationen eindeutig unzureichend waren (und in den gemeinsam unterzeichneten Anhängen der Berichte über die Kontrollbesuche vor Ort aufgeführt wurden) und die Kommission über ausreichend Anhaltspunkte verfügte, um Feststellungen hinsichtlich dieser Regelungen zu treffen. Die Annahme, dass die Kommission die Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung zu strikt angewendet hätte, ist nicht richtig.
- (328) Da die SAIC Group in ihrer Stellungnahme anführte, dass „im Zweifelsfall die vorgelegten Informationen herangezogen werden sollten“, erläuterte die Kommission in der Unterrichtung des in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellers über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, dass sie bei der Verwendung der verfügbaren Informationen im Sinne des Artikels 28 der Grundverordnung die von der SAIC Group übermittelten Informationen weitestgehend verwendet und nur in Ermangelung solcher nachgeprüften Informationen auf öffentlich zugängliche unabhängige Quellen zurückgegriffen habe. Das Vorbringen, die Rechtsnormen für die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung seien nicht erfüllt, wurde daher zurückgewiesen.

#### 3.3.2.2. Auskunftsersuchen in Bezug auf verbundene Lieferanten

- (329) Wie in den Erwägungsgründen 318 und 319 erwähnt, wurden während der Untersuchung mehrere nicht gemeldete verbundene Unternehmen ermittelt, für die die SAIC Group keine Fragebogenantworten vorgelegt hat. Es wurde festgestellt, dass diese „neuen“ Unternehmen miteinander verbunden und an verschiedenen wichtigen vertraglichen Beziehungen beteiligt waren, die Tätigkeiten wie die Bereitstellung von Vorleistungen, Kapital, Darlehen, Garantien und andere Finanzierungsformen innerhalb der SAIC Group betrafen. Die SAIC Group lehnte die Ersuchen der Kommission, einen Fragebogen auszufüllen, wiederholt mit der Begründung ab, dass dies eine Verletzung der Grundrechte der SAIC Group darstelle, gab jedoch keine stichhaltigen Argumente für dieses Vorbringen an.
- (330) In ihrer Stellungnahme führte die SAIC Group an, dass diese verbundenen Unternehmen bei der Untersuchung nicht hätten mitarbeiten können oder müssen und dass die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung in Bezug auf diese Unternehmen in keinem Fall gerechtfertigt sei oder dass sie strikt beschränkt werden sollte. Die dafür von der SAIC Group angegebenen Gründe betrafen u. a. folgende Faktoren:
- Sehr geringer Anteil des Transaktionswerts des verbundenen Unternehmens am Umsatz der SAIC Group (weniger als 1 %).
  - Keine Beteiligung an den oder keine bedeutsame Kontrolle über die verbundenen Unternehmen, was durch die Weigerung dieser Unternehmen bestätigt worden sei, dem von der SAIC Group gestellten Antrag auf Mitarbeit nachzukommen oder vertrauliche Unterlagen vorzulegen, an denen die genannten Unternehmen beteiligt gewesen seien.
  - Weder die Anweisungen des Fragebogens für ausführende Hersteller noch die von der Kommission am 17. November 2023 veröffentlichte Präzisierungsbekanntmachung<sup>(106)</sup> hätten sich auf die Geschäftstätigkeit der verbundenen Unternehmen erstreckt.
  - Produktionsvolumen, das sich aus einer Veredelungsvereinbarung ergebe, die bereits Gegenstand der Antwort der SAIC Group gewesen sei.
  - Das angeblich verbundene Unternehmen habe im Untersuchungszeitraum weder aufrechte FuE-Geschäfte noch -Verträge mit der SAIC Group gehabt.
  - Ein angeblich verbundenes Unternehmen sei der Begünstigte, aber nicht der Inhaber eines Landnutzungsrechts gewesen.

<sup>(106)</sup> Aktenvermerk: verbundene Unternehmen, die eine Fragebogenantwort vorzulegen hatten (t23.005730).

- (331) Die Kommission stimmte zu, dass ein verbundenes Unternehmen mit einem sehr geringen Transaktionswert, der weniger als 1 % der Käufe der SAIC Group ausmacht, im Einklang mit der oben genannten Präzisionsbekanntmachung tatsächlich von der Vorlage einer Fragebogenantwort im Rahmen dieser Untersuchung befreit werden könnte. Sie behielt sich jedoch das Recht vor, Artikel 28 der Grundverordnung auf die von diesem verbundenen Unternehmen an die SAIC Group gelieferten Teile anzuwenden, da sie diese Informationen nicht nachprüfen konnte.
- (332) Die Kommission stellte fest, dass der betreffende verbundene Lieferant und die SAIC Group gemeinsam ein Unternehmen betrieben haben, um Batteriezellen, -module und -sätze zu entwickeln, herzustellen und zu verkaufen, und ihre Beziehung als Geschäftspartner daher rechtlich anerkannt war. Deshalb gelten sie als verbunden im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission, der die rechtliche Verpflichtung begründet, als verbundene Partei einen Fragebogen zur Subventionierung zu übermitteln, wie in den Anweisungen im Fragebogen und im anschließenden Schriftwechsel dargelegt. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (333) Die SAIC Group führte an, die Kommission solle ihre Beurteilung überprüfen und davon absehen, Artikel 28 der Grundverordnung auf Unternehmen anzuwenden, die sich geweigert hätten, finanzielle oder vertragliche Verbindungen sowie Joint-Venture-Vereinbarungen offenzulegen; in solchen Fällen solle die Kommission nach Artikel 28 Absatz 5 der Grundverordnung nur öffentlich zugängliche Informationen verwenden. Die Kommission wies die SAIC Group wiederholt darauf hin, dass das Argument, bestimmte Informationen seien „wesentliche Geschäftsgeheimnisse“, angesichts der Vertraulichkeit sämtlicher im Rahmen von Antisubventionsverfahren übermittelten Informationen nach Artikel 29 der Grundverordnung irrelevant sei. Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (334) Die SAIC Group brachte vor, die Kommission habe nicht angemessen erläutert, warum einige verbundene Unternehmen einen Fragebogen hätten ausfüllen müssen. In ihrem zweiten Ersuchen erläuterte die Kommission jedoch, dass diese Unternehmen nach den in den Unterlagen verfügbaren Informationen (Organigramm, aus dem eine wichtige finanzielle und/oder kontrollierende Funktion der verbundenen Unternehmen hervorgeht) verbunden waren, da sie offenbar an der Bereitstellung von Kapital, Darlehen oder anderen Finanzierungsformen innerhalb der SAIC Group beteiligt waren. Nachdem die Kommission von der SAIC Group jedoch eine zweite negative Antwort auf ihr Ersuchen erhalten hatte, bekräftigte die Kommission dieses Ersuchen nicht, sondern unterrichtete die SAIC Group am 23. April 2024 über die Folgen der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit.
- (335) Die SAIC Group weigerte sich, eine Fragebogenantwort zu einem verbundenen Unternehmen, das – wie im Zuge eines der Kontrollbesuche festgestellt wurde – eine Veredelungsvereinbarung geschlossen hatte, zu übermitteln. Sie räumte zwar ein, dass dieses verbundene Unternehmen an der Herstellung der untersuchten Ware beteiligt war, brachte aber auch vor, die Kommission hätte „bestätigen“ müssen, dass eine Fragebogenantwort erforderlich sei. Anhand dieser Stellungnahme wurde die mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit der SAIC Group deutlich, die schließlich anführte, dass sich eine etwaige Anwendung von Artikel 28 in Bezug auf dieses verbundene Unternehmen auf Elemente beschränken sollte, die nicht mit Subventionen in Zusammenhang stehen. Das Vorbringen wurde zurückgewiesen.
- (336) Tatsächlich ging die Existenz dieser verbundenen Unternehmen aus den Angaben hervor, die in der ursprünglichen, vor der Übermittlung der Fragebogenantworten vorgelegten Stellungnahme, in den Fragebogenantworten und während der gelegentlichen Kontrollbesuche gemacht wurden. Bei diesen verbundenen Unternehmen handelte es sich entweder um Lieferanten oder Abnehmer der SAIC Group, die anscheinend häufig an Tätigkeiten im Zusammenhang mit der untersuchten Ware beteiligt waren, sei es als Forschungsinstitut, Lieferant von Teilen und Komponenten, die im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise aufgeführt sind, Logistikunternehmen usw. Angesichts der Art ihrer Tätigkeiten hätten sie eine Fragebogenantwort vorlegen müssen, sodass die Kommission die Informationen hätte prüfen und letztlich weitere Nachweise hätte anfordern können.

### 3.3.2.3. Von der SAIC Group nicht vorgelegte Informationen und andere vor und bei den Kontrollbesuchen nicht offengelegte Unterlagen

- (337) In ihrer Stellungnahme brachte die SAIC Group vor, dass infolge der eingegangenen Schreiben der Kommission zur Anforderung noch fehlender Informationen einige Informationen letztlich nachträglich vorgelegt worden seien und bei den Kontrollbesuchen vor Ort hätten vollständig überprüft werden können. Die SAIC Group bezog sich dabei jedoch nur auf Informationen über die Käufe und die Befreiung von der Verbrauchssteuer für inländische Abnehmer und räumte somit ein, dass alle anderen fehlenden Informationen während der Untersuchung nicht offengelegt wurden. In den Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen wurden in der Tat wichtige Punkte hervorgehoben, die die einzelnen Hersteller, die Teil der SAIC Group sind, bewusst nicht angegeben hatten (Informationen in ihren Fragebogenantworten über Produktions- und Verkaufsprognosen, Herstellkosten, Käufe und Befreiung von der Verbrauchsteuer bei Inlandsverkäufen).

- (338) Die SAIC Group legte einen Überblick über die vor und bei den Kontrollbesuchen vor Ort nicht vorgelegten Unterlagen vor und forderte die Kommission auf, Artikel 28 der Grundverordnung nur auf die Unterlagen anzuwenden, die von den einzelnen Unternehmen nicht zur Verfügung gestellt worden seien. Die Kommission überprüfte die Listen und hielt an ihrem Standpunkt im Hinblick auf die Positionen in der der SAIC Group übermittelten Liste, die der Nutzung verfügbarer Informationen unterlagen – wie Zuschussprogramme, Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt, Einnahmenverzicht durch Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme und Bereitstellung von Vorzugsfinanzierung (wie Anleihen und Kapitalzuführungen) – sowie im Hinblick auf fehlende Fragebogenantworten fest. Das Vorbringen, die vorgelegten Informationen zu den nachstehend aufgeführten Positionen nicht abzulehnen, wurde zurückgewiesen:
- a) *Materialliste: Spezifikationen der Fertigwaren und Zulieferprodukte (z. B. chemische Eigenschaften, Zusammensetzung)*
- (339) Bei den Materiallisten handelt es sich um umfangreiche Listen mit Rohstoffen und Komponenten sowie Anweisungen, die für die Herstellung einer Ware erforderlich sind. Die Kommission erklärte der SAIC Group wiederholt ihre Bedeutung für die Untersuchung; sie ermöglichen es, die wichtigsten einzelnen Komponenten und Erzeugnisse, aus denen die fertige Ware besteht, und deren Ursprung zu ermitteln.
- (340) Im vorliegenden Subventionsfall war die Liste gleichermaßen wichtig, um die bei der Montage des Fertigerzeugnisses (BEV oder Teile wie Batterien) verwendeten Teile, die verwendeten Mengen, ihre Spezifikationen, die interne Materialnummer und damit die Namen der Lieferanten zu identifizieren. Die Listen ermöglichten es auch, einen direkten Zusammenhang zu den Herstellkosten herzustellen, da sie als Grundlage für die Berechnung von Standardkosten und tatsächlichen Kosten sowie der Abweichungen, die sich aus der Differenz zwischen ihnen ergeben, dienen.
- (341) Die SAIC Group legte weder zur Materialliste noch zu den Herstellkosten vollständige Daten vor und führte an, dass die Liste für Antisubventionsuntersuchungen nicht erforderlich sei, da sie für keinen der Aspekte für die Berechnung der Subventionsspanne relevant sei. Die Kommission widersprach dieser Einschätzung und bestätigte, dass diese Informationen erforderlich sind, um die Vollständigkeit und Genauigkeit der Angaben zu den Herstellkosten, aber auch zu den wichtigsten Teilen und Komponenten beurteilen zu können.
- (342) Die SAIC Group war der Ansicht, dass Informationen im Zusammenhang mit Produktspezifikationen nur im Einzelfall und nur teilweise bereitgestellt werden könnten. Darüber hinaus vertrat sie die Auffassung, dass die Kommission auch anders hätte vorgehen können, um die vorgelegten Daten miteinander in Einklang zu bringen. Die gleichen Informationen im Hinblick auf die Materialliste von jedem Unternehmen der Gruppe anzufordern, stelle de facto eine ungerechte Behandlung und somit einen Verstoß gegen die Charta der Grundrechte dar, da es andere Mittel gebe, um die Angaben in der Tabelle über die Lieferung von Teilen zu überprüfen.
- (343) Die Kommission hielt daran fest, dass keiner der verbundenen Batterielieferanten die vom Untersuchungsteam angeforderten erforderlichen Unterlagen und insbesondere nicht die Spezifikationen vorgelegt hat. Die Kommission vertrat erstens die Auffassung, dass die in den Materiallisten anzugebenden Informationen von jedem der Unternehmen hätten vorgelegt werden müssen, da sie bei der Anforderung bei den Kontrollbesuchen vor Ort bestätigten, dass sie über solche Informationen verfügten; sie könnten sie aber aus unterschiedlichen Gründen, hauptsächlich im Zusammenhang mit Vertraulichkeitsvereinbarungen mit Lieferanten und Geschäftsgeheimnissen des eigenen Unternehmens, nicht vorlegen. Zweitens wurde die Liste tatsächlich von den Unternehmen bei der Erstellung ihrer Fragebogenantworten verwendet, um die zu meldenden Vorleistungen und die entsprechenden Lieferanten, die einen Fragebogen beantworten sollten, zu ermitteln. Dies ist einer der Gründe, die die Kommission dazu veranlasst haben, die Angaben nach dem Kontrollbesuch vor Ort erneut anzufordern. Im Gegensatz zu ihrer üblichen Praxis gestattete die Kommission dabei jedem Unternehmen, die Angaben zur Liste und anderen Lieferteilen und zu den Rohstoffspezifikationen vorzulegen, behielt sich jedoch das Recht vor, diese Informationen unberücksichtigt zu lassen, da sie nicht vor Ort überprüft werden konnten.
- (344) Wie bereits erwähnt, behauptete die SAIC Group, dass die Chemie und die Spezifikationen der Batteriezelle und des Batteriesystems, die von einigen Herstellern verwendet würden, und die Informationen zu den Spezifikationen für bestimmte von einigen batteriebezogenen Herstellern verwendeten Rohstoffe auch ohne Materialliste überprüft werden könnten. In einigen Fällen legte die SAIC Group im Rahmen der Kontrollunterlagen Informationen im Zusammenhang mit der Liste vor.

(345) Dass es ein Unternehmen der Kommission gestattet, eine Materialliste für einen einzelnen Typ der untersuchten Ware einzusehen, kann jedoch keinesfalls mit der Bereitstellung der angeforderten Informationen gleichgesetzt werden. Abgesehen von der mangelnden Vollständigkeit der Informationen, die eingesehen werden konnten (lediglich ein Typ der untersuchten Ware in einigen Ausnahmefällen), bestätigte die SAIC Group auf Anfrage, dass sie es ablehne, der Kommission Informationen zur Verfügung zu stellen, die ohnehin ohne Weiteres verfügbar seien.

(346) Die Kommission wies erstens das Vorbringen zurück, dass die Materialliste für die Untersuchung nicht relevant sei und für die Berechnung der Höhe der Subventionen keine Rolle spiele. Zweitens beschloss die Kommission, nachdem sie die Batterien und andere Rohstoffe als Schlüsselfaktoren ermittelt hatte, die Gegenstand einer Subventionierung sein könnten, in Ermangelung von Informationen aus einer Materialliste, die es ihr ermöglicht hätten, die Vollständigkeit, Genauigkeit und Spezifikationen der Teile zu beurteilen, die an die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller geliefert wurden, als verfügbare Informationen zu den Rohstoffen andere Quellen heranzuziehen.

b) *Kaufliste nach einzelnen Geschäftsvorgängen für Teile und Komponenten (Buchhaltungsbuch)*

(347) In ihrer Stellungnahme zur Anwendung von Artikel 28 bestätigte die SAIC Group, dass sie aus vertraulichen Gründen nicht immer Kauflisten nach einzelnen Geschäftsvorgängen vorlegen könne, da diese Elemente mit Herstellkosten zusammenhängen und daher Geschäftsgeheimnisse darstellten. In einigen Fällen könne die entsprechende Tabelle jedoch bei den Kontrollbesuchen vor Ort überprüft werden. Die Gruppe habe eine umfassende Zusammenfassung der angeforderten Angaben in Form von Tabellen vorgelegt, die alle für die Berechnung der Höhe der Subventionen erforderlichen Informationen enthielten und von der Kommission bei den Kontrollbesuchen vor Ort überprüft werden könnten. Die Gruppe konnte der Kommission die vorgelegten Informationen jedoch nur in Form von Screenshots zur Verfügung stellen, da die Informationsquelle vertraulich war, und die angeforderten Kauflisten konnten – obwohl ohne Weiteres verfügbar – nicht vorgelegt werden. Sie kam zu dem Schluss, dass die vorgelegten Informationen in jedem Fall die Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung erfüllten.

(348) Die Kommission stimmte der Behauptung, dass die vorgelegten Informationen den Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung entsprächen, nicht zu. Die Bereitstellung von Screenshots oder aggregierten Daten, ohne direkten Zugang zu bestimmten Unterlagen zu gewähren und ohne die angeforderten relevanten Informationen bereitzustellen, kann auf keinen Fall mit der Bereitstellung der angeforderten Informationen in Form eines Nachweises gleichgesetzt werden, bei dem sichergestellt ist, dass die Informationen ordnungsgemäß überprüfbar sind. Mängel bei der Bereitstellung der tatsächlich angeforderten Daten erschweren angemessene und zuverlässige Feststellungen. Zudem kann nicht behauptet werden, dass die Partei nach besten Kräften gehandelt hat, da die Informationen ohne Weiteres verfügbar waren.

(349) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Angaben zu den Käufen nicht die tatsächlichen Kosten, sondern Standardkosten widerspiegeln (in der betrieblichen Ressourcenplanung veranschlagte Kosten). Auf dieser Grundlage und in Anbetracht der vorstehenden Feststellungen hinsichtlich der Materialliste war die Kommission nicht in der Lage, die Richtigkeit der von den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern der untersuchten Ware gemeldeten Angaben zu Mengen und Kosten der Teile und Komponenten zu überprüfen; sie wies daher das Vorbringen zurück, dass die vorgelegten Informationen die Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung erfüllten.

c) *Rahmenkaufvertrag (vollständige Fassung) für die in Tabelle E-3-3 (a/b) aufgeführten Lieferanten von Teilen und Komponenten*

(350) In ihrer Stellungnahme brachte die SAIC Group vor, dass sie in einem Fall eine Liste der einzelnen Geschäftsvorgänge vor Ort mit ihren Buchführungsunterlagen habe abgleichen können. Für dieses Unternehmen und die anderen produzierenden Unternehmen habe die Gruppe bei den Kontrollbesuchen vor Ort auf Nachfrage die entsprechenden Kaufunterlagen als Beweisstücke vorgelegt, darunter Rechnungen, Bestellscheine und Einträge in der betrieblichen Ressourcenplanung. Insbesondere zwei Batterielieferanten hätten ihre Verträge mit Abnehmern, d. h. den BEV-Herstellern innerhalb der Gruppe, im Rahmen der Kontrollen vorgelegt. Daher seien die Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung erfüllt und die Informationen müssten von der Kommission in vollem Umfang berücksichtigt werden.

(351) Die Kommission wies das Vorbringen zurück, dass die SAIC Group in vollem Umfang mitgearbeitet habe, indem sie eine Reihe von Rahmenkaufverträgen bereitgestellt habe. Tatsächlich räumte die Gruppe selbst ein, dass sie aufgrund des äußerst vertraulichen Charakters dieser Unterlagen keinen vollständigen Rahmenkaufvertrag mit Lieferanten von Teilen und Komponenten, die in der Antwort auf den Fragebogen im entsprechenden Abschnitt aufgeführt seien, zur Verfügung stellen könne. Dies wurde auch durch die Liste der Unterlagen bestätigt, die weder während noch nach dem Kontrollbesuch vorgelegt wurden; so konnte kein vollständiger Satz von Unterlagen, einschließlich solcher wie Rahmenvertrag und technische Spezifikationen, vorgelegt werden. Darüber hinaus erinnerte die Kommission die SAIC Group daran, dass eine solche Unterlage im Rahmen der ursprünglichen Fragebogenantwort hätte vorgelegt werden müssen. Angesichts der Vertraulichkeit, mit der ohnehin alle im Rahmen eines Antisubventionsverfahrens übermittelten „sensiblen“ Informationen behandelt werden, war dieser Antrag unbegründet. Da diese Unterlagen der SAIC Group ohne Weiteres zugänglich waren und als Teil der Fragebogenantwort hätten vorgelegt werden müssen, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Gruppe nicht nach besten Kräften gehandelt hat. Die Kommission wies daher das Vorbringen zurück, dass die vorgelegten Informationen den Kriterien des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung entsprechen.

d) *Listen der Verkäufe nach Geschäftsvorgängen (2020-UZ) mit Angabe des Verkaufswerts, der Verkaufsmenge, des Datums, des Modells, der Positionsnummer, der Kurzbezeichnung, der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (VIN), des Namens des Abnehmers, des Einzelhandelspreises, des Verkaufspreises, des Nettopreises, des Nettopreises ohne MwSt., der Menge, ob an verbundene oder nicht verbundene Abnehmer, untersuchte Ware/andere Ware*

(352) Die Kommission war der Auffassung, dass Excel-Dateien und Kontobuchauszüge auf einem Bildschirm und die Bereitstellung von Screenshots ohne Angabe der zugrunde liegenden Informationen kein Ersatz für die vollständige Liste der Verkäufe nach Geschäftsvorgängen sein können, die einen vollständigen Abgleich der Zahlen in den einschlägigen Tabellen ermöglicht.

(353) In ihrer Stellungnahme brachte die SAIC Group vor, dass die Kommission die Vielfalt der Rechnungslegungs- und Finanzsysteme innerhalb der SAIC Group außer Acht gelassen habe und dass eine Liste nach Geschäftsvorgängen für die Kommission nicht unerlässlich oder notwendig sei, um die im Fragebogen enthaltenen Tabellen zu den Verkäufen vollständig abzugleichen. Daher sollte die Kommission von der Anwendung des Artikels 28 absehen, da einige der überprüften Unternehmen die Liste nach Geschäftsvorgängen im Rahmen der Kontrollbesuche vorgelegt hätten und die von den verschiedenen Unternehmen vorgelegten Informationen in jedem Fall den Bedingungen des Artikels 28 Absatz 3 der Grundverordnung entsprechen.

(354) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Informationen, die nur in Form von Screenshots bereitgestellt werden, die nur begrenzte Daten oder einige Beispiele enthalten, die Überprüfung und den Abgleich wesentlicher Zahlen unmöglich machen, und wies dieses Vorbringen daher zurück. Da keine detaillierten Informationen, sondern lediglich Screenshots zur Verfügung gestellt wurden, konnte die Kommission die Richtigkeit der übermittelten Informationen nicht überprüfen, z. B. ob sich die einzelnen Verkaufsgeschäfte tatsächlich auf die untersuchte Ware bezogen.

e) *Joint-Venture-Vereinbarungen*

(355) In ihrer Stellungnahme bestätigte die SAIC Group, dass sie die Joint-Venture-Vereinbarungen für einige ihrer herstellenden Unternehmen nicht im Original vorlegen könne, wobei sie hinzufügte, dass sich der Inhalt dieser Joint-Venture-Vereinbarungen aber in der Satzung wiederfinde, da sie dort „erneut formuliert“ worden seien. Nur ein Unternehmen reichte die Joint-Venture-Vereinbarung im Rahmen der ursprünglichen Fragebogenantwort ein.

(356) Wie bereits erwähnt, wies die Kommission die SAIC Group wiederholt darauf hin, dass das Argument, bestimmte Informationen seien „wesentliche Geschäftsgeheimnisse“, angesichts der Vertraulichkeit aller im Rahmen von Antisubventionsverfahren übermittelten Informationen nach Artikel 29 der Grundverordnung irrelevant sei. Die Behauptung, der Inhalt der fehlenden Joint-Venture-Vereinbarungen sei in der Satzung „erneut formuliert“ worden, konnte nicht überprüft werden, ohne dass die Joint-Venture-Vereinbarungen vorliegen. Ein zur SAIC Group gehörender BEV-Hersteller legte zwar ein Exemplar der Joint-Venture-Vereinbarung vor, jedoch keiner der anderen BEV-Hersteller. Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.

f) *Investitionspläne, Genehmigung, Investitionsüberwachung und Machbarkeitsstudien 2020-2023 sowie Verkaufsprognosen*

- (357) Die SAIC Group brachte vor, die angeforderten Unterlagen (Investitionspläne, Genehmigung, Investitionsüberwachung und Machbarkeitsstudien 2020-2023 sowie Verkaufsprognosen) seien für die Berechnung der Höhe der Subvention im Untersuchungszeitraum nicht relevant, da sie keine für die Berechnung der Höhe der Subvention erforderlichen Elemente oder Daten enthielten. Darüber hinaus seien die angeforderten Unterlagen entweder bereits in den öffentlich zugänglichen Jahresberichten verfügbar oder sie enthielten vertrauliche Informationen über Parteien, über die die SAIC Group keine nennenswerte Kontrolle habe, und könnten daher nicht offengelegt werden.
- (358) Die Kommission stimmte der SAIC Group nicht zu und vertrat die Auffassung, dass Informationen, die eine Beurteilung der Art und des Volumens der geplanten Investitionen in Bezug auf die untersuchte Ware ermöglichen, in der Untersuchung nicht nur für die Beurteilung der drohenden bedeutenden Schädigung, sondern auch beispielsweise für die Einschätzung der Produktionskapazität bei der untersuchten Ware relevant sind. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

g) *Unterlagen zur Prognose für Gutschriften für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (NEV credits) (siehe Artikel 18 des Parallelmanagements der Punkte beim durchschnittlichen Flottenkraftstoffverbrauch von Personenkraftwagen und bei Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik)*

- (359) Die SAIC Group brachte vor, dass die angeforderten Prognoseberichte nicht vorgelegt werden müssten, da sie entweder nicht existierten oder sich auf Informationen nach dem UZ bezögen und daher nicht überprüft werden müssten. Sie kam daher zu dem Schluss, dass Artikel 28 in Bezug auf diesen Aspekt der Untersuchung nicht relevant sei.
- (360) Da die Kommission der Auffassung war, dass sie diese Behauptungen bei den Kontrollbesuchen vor Ort nicht überprüfen konnte, wurde der Einwand, Artikel 28 sei in Bezug auf diesen Aspekt der Untersuchung nicht relevant, zurückgewiesen.

h) *Bankgenehmigungen und Kreditlinien*

- (361) Die Kommission wies darauf hin, dass nicht für alle Banken, mit denen die Unternehmen der SAIC Group in einer Geschäftsbeziehung stünden, eine Bankgenehmigung vorgelegt wurde und dass das Fragebogenmuster für Bankgenehmigungen ohne vorherige Mitteilung geändert worden sei.
- (362) Die SAIC Group brachte vor, dass sie das Muster geändert habe, um Bankakzepte und Kreditlinien in den Umfang der Bankgenehmigungen aufzunehmen, weshalb solche Änderungen des Musters in keiner Weise als Einschränkung des Umfangs der Bankgenehmigungen betrachtet werden sollten, ganz im Gegenteil. Die angeforderten Informationen seien vorgelegt worden und sollten von der Kommission in dieser Form akzeptiert werden.
- (363) Die Kommission stellte fest, dass einige Unternehmen der SAIC Group keine Informationen über Bankgenehmigungen, Kreditlinien und Schuldenkapitalisierung meldeten; daher lagen ihr für diese Aspekte der Untersuchung entscheidende Informationen nicht vor. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

i) *Zuschussprogramme*

- (364) Die SAIC Group stritt zwar den Erhalt von Zuschüssen von der chinesischen Regierung nicht ab, führte aber an, dass es für die Zwecke der Berechnung der Subventionshöhe nicht wesentlich sei, „die einzelnen je Zuschuss erhaltenen Beträge, den Zeitpunkt des Erhalts der Zuschüsse, eine Beschreibung der Zuschüsse, die entsprechenden Mitteilungen der Regierung, in denen die Art der Zuschüsse angegeben ist, und sonstige erforderliche Informationen“ heranzuziehen, da die gemeldeten Beträge die für die Unternehmen insgesamt erhaltenen Zuschüsse betreffen, nicht nur die im Zusammenhang mit der untersuchten Ware stehenden. Darüber hinaus könne die Höhe der während des Untersuchungszeitraums erhaltenen Zuschüsse, wie sie in den Tabellen ausgewiesen ist, direkt mit der allgemeinen Kontenbilanz und dem Hauptbuch abgeglichen werden, insbesondere mit der Buchführung über betriebsfremde Erträge und/oder Einnahmen aus Subventionen.
- (365) Infolgedessen war die Kommission jedoch nicht imstande, die zugrunde liegenden Subventionsregelungen und die Höhe der im Untersuchungszeitraum erhaltenen Zuschüsse zu ermitteln sowie festzustellen, ob sich diese Zuschüsse auf Sachanlagen bezogen oder nicht. Die Kommission wies die Behauptung, dass die Informationen über Zuschüsse überprüft werden könnten, zurück.

j) *Landnutzungsrechte*

- (366) Die SAIC Group führte an, dass Landnutzungsrechte nicht zu den Bereichen gehörten, auf die sich die Anforderung der zugrunde liegenden Dokumente durch die Kommission bezog. Die Kommission habe nach den Kontrollbesuchen auch keine Fragen zu Landnutzungsrechten gehabt, mit Ausnahme von zwei Unternehmen, worauf die Gruppe am 21. Februar 2024 geantwortet habe.
- (367) Bei bestimmten Unterlagen, die während der Kontrollbesuche angefordert wurden, erklärten einige der SAIC Group angehörende Unternehmen, dass die angeforderten Unterlagen ein oder zwei Jahrzehnte alt und bereits archiviert worden seien oder dass sie eine dritte Partei beträfen, sodass der Gruppe die nötige Befugnis fehle. Daher solle der für Landnutzungsrechte gemeldete Betrag als korrekt angesehen und unverändert verwendet werden, und die Kommission solle Artikel 28 nicht anwenden. Die Kommission war der Auffassung, dass alle ursprünglichen Landnutzungsrechtevereinbarungen, Kaufverträge und Belege, aus denen der ursprünglich für die Landnutzungsrechte gezahlte Preis hervorgeht, angefordert worden waren, und stellte in mehreren Fällen fest, dass die erhaltenen Informationen unvollständig waren und eine vollständige Überprüfung der Informationen nicht möglich war. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

k) *Anleihen und konzerninterne Finanzierung*

- (368) Die SAIC Group brachte vor, dass die Unterlagen zu Anleihen und konzerninternen Finanzierungen von der Kommission nicht angefordert worden seien. Sie merkte an, dass die Informationen über forderungsbesicherte Wertpapiere im Abschnitt des Fragebogens über die Bereitstellung von Vorzugsfinanzierung durch Banken mit öffentlichem Auftrag und staatseigene Geschäftsbanken nicht erforderlich seien, und wies daher die beabsichtigte Anwendung von Artikel 28 zurück.
- (369) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass im Fragebogen ausdrücklich Informationen über konzerninterne Finanzierungen und insbesondere über Anleihen angefordert werden. Erstens wurden Unternehmen, die an der Bereitstellung von Kapital beteiligt waren, aufgefordert, den Fragebogen zu beantworten, und zweitens handelt es sich bei forderungsbesicherten Wertpapieren um eine Art von Anleihe, über die im Fragebogen Informationen angefordert wurden. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass widersprüchliche allgemein zugängliche Informationen über verbundene, nicht mitarbeitende Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 320), eindeutig belegten, dass entscheidende, für die Subventionen relevante Informationen nicht offengelegt wurden; daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

l) *Bericht des Steuervertreeters über Abzug von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen*

- (370) Die SAIC Group merkte an, dass die Berichte über den Abzug von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in der Regel von den Steuervertretern nach den Anweisungen der Unternehmen erstellt würden; ihre Erstellung sei jedoch nicht obligatorisch, weshalb solche Berichte nicht anzufordern seien. Darüber hinaus seien diese Berichte für die Prüfung des Abzugs von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen nicht unerlässlich oder erforderlich gewesen, da die entsprechenden in der Körperschaftsteuererklärung angegebenen Beträge maßgeblich seien. Die SAIC Group erhob Einwände gegen eine beabsichtigte Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung.
- (371) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass, wie bei einem Kontrollbesuch vor Ort festgestellt, die Unkenntlichmachung von Informationen in einem Bericht eines Steuervertreeters über den Abzug von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, der einen zusätzlichen Abzug derartiger Aufwendungen ermöglichte, bei einem der Unternehmen nicht als uneingeschränkte Mitarbeit angesehen werden konnte. Durch die Nichtübermittlung solcher Informationen, die sich angeblich nicht auf die untersuchte Ware bezogen, der SAIC Group jedoch ohne Weiteres zur Verfügung standen, war die Kommission nicht in der Lage, die Spezifität der fraglichen Steuerermäßigungsregelung zu bewerten. Folglich wurde dieser Einwand zurückgewiesen.

3.3.3. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Geely Group*

- (372) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass die Untersuchung durch fehlende erforderliche Informationen behindert wurde, nämlich:
- Es wurde festgestellt, dass ein Lieferant der Geely Group als verbunden im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission<sup>(107)</sup> angesehen wurde und dass dieses Unternehmen keinen beantworteten Fragebogen übermittelt hatte;

<sup>(107)</sup>Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

- keine der Finanzierungsgesellschaften der Geely Group, die über Konsortialkredite, bilaterale Bankfazilitäten und forderungsbesicherte Wertpapiere (einschließlich grüner forderungsbesicherter Wertpapiere) Mittel für deren BEV-Geschäftstätigkeit beschafften, übermittelte eine vollständige Antwort auf den Fragebogen;
  - keines der Unternehmen der Geely Group übermittelte vollständige Informationen über die Art der Zuschussprogramme, in deren Rahmen sie Unterstützung erhielten, wie im Fragebogen gefordert;
  - die Geely Group meldete nicht alle laufenden und künftigen Projekte im Zusammenhang mit der Herstellung von BEV, wie im Fragebogen gefordert;
  - eine Reihe von Unternehmen der Geely Group, die tatsächlich BEV-Hersteller sind, reichte keine vollständige Fragebogenantwort ein; stattdessen beantworteten sie ausschließlich die Abschnitte, die für Lieferanten von Vorleistungen bestimmt waren, wodurch ein großer Teil der üblicherweise von den Herstellern erwarteten Informationen fehlte.
  - Außerdem übermittelte die Geely Group ihre Fragebogenantwort ohne Anhang IV zu Bankgenehmigungen. Zuletzt legte die Gruppe keine Informationen über die Landnutzungsrechte im Eigentum der Holdinggesellschaften vor, die für einen ausführenden Hersteller in der Gruppe relevant sind.
- (373) Daraufhin teilte die Kommission der Geely Group am 23. April 2024 ihre Absicht mit, in Bezug auf die nicht übermittelten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden. Die Kommission forderte die Gruppe zur Stellungnahme auf.
- (374) Am 30. April 2024 übermittelte die Geely Group eine Stellungnahme zur Absicht der Kommission, in Bezug auf die in Erwägungsgrund 372 genannten Punkte auf die verfügbaren Informationen zurückzugreifen, und zum Schreiben vom 23. April 2024.
- (375) Erstens, so die Geely Group, könne sie nicht aufgefordert werden, vertrauliche Informationen von einem nicht verbundenen Lieferanten vorzulegen, dem sie keine Weisungen erteilen könne; ohnehin seien der Kommission angemessene sachdienliche Informationen zur Verfügung gestellt worden. Die Geely Group sei nicht der Eigentümer dieses Lieferanten und besitze auch keine Verfügungsgewalt über dessen Geschäftstätigkeit und Management.
- (376) Die Kommission stellte jedoch fest, dass der betreffende Lieferant und die Geely Group gemeinsam ein Unternehmen betrieben haben, um Batteriezellen, -module und -sätze zu entwickeln, herzustellen und zu verkaufen, und daher Teilhaber oder Gesellschafter von Personengesellschaften sind. Daher gelten sie als verbunden im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission, der – wie in den Anweisungen im Fragebogen und im anschließenden Schriftwechsel dargelegt – die rechtliche Verpflichtung begründet, als verbundene Partei eine Antwort auf den Fragebogen zur Subventionierung zu übermitteln. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (377) Zweitens brachte die Geely Group vor, sie sei nicht in der Lage, weitere Informationen von Finanzierungsgesellschaften vorzulegen, die Mittel für ihre BEV-Geschäftstätigkeit beschafft hätten. Alle Unternehmen der Gruppe, die an der Finanzierung von BEV beteiligt sind, hätten die geforderten Antworten auf die Abschnitte A und E der ursprünglichen Fragebogen eingereicht. Darüber hinaus sei der Antrag zu weit gefasst, nicht präzise genug und für die Untersuchung nicht unmittelbar relevant.
- (378) Die Kommission hingegen stellte über öffentlich zugängliche Quellen fest, dass im Untersuchungszeitraum („UZ“) eine Reihe forderungsbesicherter Wertpapiere (einschließlich grüner forderungsbesicherter Wertpapiere) galten, die von mindestens einem Unternehmen der Geely Group ausgegeben wurden und für die die Gruppe selbst auf gezielte Anfrage hin keine Informationen vorgelegt hatte, wobei forderungsbesicherte Wertpapiere eine Art Anleihe sind, über die schon im ursprünglichen Fragebogen Angaben angefordert worden waren. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (379) Drittens erläuterte die Geely Group in Bezug auf vollständige Informationen über die Art der Zuschussprogramme, die Art und Beschreibung der Zuschussprogramme könne fast immer den Bankkontoauszügen zu den einzelnen Zuschusszahlungen entnommen werden. Darüber hinaus seien zusätzliche Informationen im Zusammenhang mit den Zuschussprogrammen einschließlich der Rechtsgrundlage nicht in ihrem Besitz und müssten von der chinesischen Regierung angefordert werden.

- (380) Die Kommission merkte an, dass sie anhand der begrenzten Informationen, die dem Bankkontoauszug zu entnehmen waren, die den Zuschussprogrammen zugrunde liegenden Subventionsregelungen im Zusammenhang mit der untersuchten Ware nicht ermitteln konnte. Zugleich stellte die Kommission fest, wie in Erwägungsgrund 300 erwähnt, dass die chinesische Regierung keine Informationen zu den Ad-hoc-Zuschüssen vorgelegt hat, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen gewährt wurden. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (381) Viertens vertrat die Geely Group im Hinblick auf die fehlende Meldung einiger Projekte im Zusammenhang mit der BEV-Herstellung die Auffassung, dass laufende und künftige Projekte wie potenzielle Markteinführungen neuer Fahrzeuge nicht mit dem Untersuchungszeitraum zusammenhängen und nicht Gegenstand dieser Untersuchung seien. Die Gruppe betonte auch, dass diese Informationen äußerst vertraulich und marktsensibel seien.
- (382) Die Kommission stellte fest, dass Angaben über laufende und künftige Projekte im Zusammenhang mit der Herstellung von BEV sowohl im ursprünglichen Fragebogen als auch bei Vor-Ort-Überprüfungen angefordert wurden, da einige Subventionsregelungen mit der künftigen BEV-Herstellung verknüpft sind und ein geplanter Anstieg der BEV-Produktionskapazität für die Feststellung einer drohenden Schädigung relevant ist. Ohne diese vollständigen Informationen konnte die Kommission nicht alle zugrunde liegenden Subventionsregelungen in Bezug auf die untersuchte Ware ermitteln. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (383) Fünftens betrachtete die Geely Group die BEV-Hersteller in der Gruppe, die keine vollständige Antwort auf den Fragebogen übermittelten, nicht als BEV-Hersteller, da die von ihnen hergestellten Fahrzeuge noch eine Reihe von Kontrollen und Tests absolvieren müssten. Die Gruppe habe, wie von den Kommissionsdienststellen gefordert, zusätzliche Informationen zu diesen Unternehmen vorgelegt.
- (384) Die Kommission stellte fest, dass die Unternehmen zwar die angeforderten Informationen vorlegten, die Vollständigkeit und Richtigkeit der Informationen wegen der sehr späten Vorlage jedoch nicht überprüft werden konnte. Insbesondere war die Kommission nicht in der Lage, die Zulieferungen bestimmter Vorleistungen im Verhältnis zur Produktionsmenge und zu den Kosten von BEV angemessen zu bewerten, da die von diesen Unternehmen vorgelegten Kosteninformationen keine ausreichenden Einzelheiten enthielten, wie sie normalerweise von den herstellenden Unternehmen im Fragebogen der Kommission erwartet werden. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.
- (385) Hinsichtlich Anhang IV zu Bankgenehmigungen argumentierte die Geely Group, dass sie mit der Übermittlung der ursprünglichen Fragebogenantworten eine konsolidierte Fassung der Bankgenehmigungen vorgelegt habe. Die Kommission griff auf das vorgelegte Dokument zurück und bestätigte dessen Verwendbarkeit.
- (386) Was schließlich die Informationen über die Landnutzungsrechte anbelangt, die für einen der ausführenden Hersteller in der Gruppe relevant sind, so wies die Geely Group darauf hin, dass die mit dem Hauptsitz zusammenhängenden Landnutzungsrechte keinen Bezug zur Herstellung und dem Verkauf von BEV hätten und für die Untersuchung unerheblich und unbedeutend seien.
- (387) Die Kommission stellte fest, dass der Hauptsitz zum Teil für Tätigkeiten im Zusammenhang mit BEV genutzt wird. Subventionen im Zusammenhang mit diesem Hauptsitz sollten daher im Verhältnis zu den dort stattfindenden Tätigkeiten, die mit BEV zusammenhängen, zugerechnet werden, wobei die Frage, ob sie wesentlich sind, nicht beurteilt werden kann, ohne dass die grundlegenden Informationen über die Landnutzungsrechte vorliegen. Das Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.

#### 3.3.4. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die BYD Group*

- (388) Am 8. Dezember 2023 unterrichtete die Kommission die BYD Group über ihre Absicht, hinsichtlich der Informationen, die die Gruppe nicht vorgelegt hat, Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte sie auf, dazu Stellung zu nehmen. Die BYD Group übermittelte die fehlenden Informationen am 15. Dezember 2023.

- (389) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass die BYD Group ihre Verbindungen zu (mindestens) zwei Lieferanten von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Batterien verwendet werden, nicht offengelegt hatte und dass diese Unternehmen daher keine Fragebogenantwort übermittelt hatten. Darüber hinaus waren die von beiden Lieferanten gelieferten Lithiummengen erheblich und machten mehr als 1 % der gesamten Vorleistungseinkäufe von den Unternehmen aus, die eine Fragebogenantwort übermittelten. Außerdem wurden weder der chinesischen Regierung Informationen über unabhängige Lieferanten übermittelt, obwohl der Antisubventionsfragebogen die Offenlegung unabhängiger Lieferanten vorsieht, noch wurde Anhang IV zu Bankgenehmigungen vorgelegt. Die Kommission stellte fest, dass das Fehlen solcher erforderlicher Informationen die Untersuchung und den Zugang zu Informationen über einschlägige Regelungen behinderte. Daraufhin teilte die Kommission der BYD Group am 24. April 2024 ihre Absicht mit, in Bezug auf die nicht übermittelten Informationen Artikel 28 der Grundverordnung anzuwenden, und forderte sie zur Stellungnahme auf.
- (390) Am 30. April 2024 übermittelte die BYD Group eine Stellungnahme zur Absicht der Kommission, in Bezug auf die in Erwägungsgrund 389 genannten Punkte auf die verfügbaren Informationen zurückzugreifen.
- (391) Erstens brachte die BYD Group vor, dass keine Informationen über die verbundenen Rohstofflieferanten übermittelt worden seien, da dem Fragebogen zufolge nur verbundene Unternehmen, die an der „Herstellung von Sachanlagen oder Vorleistungen, die im Herstellungsprozess des ausführenden Herstellers verwendet werden, beteiligt sind, z. B. die in Abschnitt E-3-3 aufgeführten Vorleistungen“, den Fragebogen beantworten sollten. So seien einige Vorleistungen nicht im Herstellungsprozess des ausführenden Herstellers, sondern im Herstellungsprozess des vorgelagerten Batterieherstellers eingesetzt worden.
- (392) Darüber hinaus erklärte die BYD Group, dass sie bei der Lieferantenliste, die sie der chinesischen Regierung vorgelegt habe, von derselben Überlegung ausgegangen sei (d. h. verbundene Unternehmen, die an der Herstellung von Vorleistungen beteiligt sind, die im Herstellungsprozess des ausführenden Herstellers verwendet werden) und dass einige der in Abschnitt E-3-3 aufgeführten Vorleistungen im Herstellungsprozess der Batteriehersteller und nicht im Herstellungsprozess des ausführenden Herstellers eingesetzt würden.
- (393) Die Kommission wies darauf hin, dass sie am 17. November 2023 einen Aktenvermerk mit Klarstellungen dazu veröffentlicht hatte, welche verbundenen Unternehmen um eine Beantwortung des Fragebogens gebeten wurden, in dem sie angab, dass verbundene Unternehmen, „unabhängig davon, ob sie mit Herstellern verbunden sind, die auf dem Inlandsmarkt oder zur Ausfuhr verkaufen“, die an der Herstellung von Sachanlagen oder Vorleistungen beteiligt sind, einschließlich der Rohstoffe, Teile oder Komponenten, die in Abschnitt E-3-3 des Fragebogens genannt und „im Herstellungsprozess der fertigenden Unternehmen eingesetzt“ werden, gehalten sind, den Fragebogen zu beantworten. In Anbetracht dieser Klarstellungen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Gruppe klare und vollständige Anleitungen zu ihrer Struktur und zu ihren Lieferanten hätte übermitteln müssen, was insbesondere von den Lieferanten von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Batterien verwendet werden, eine Antwort auf den Fragebogen erfordert hätte. Darüber hinaus war es angesichts des Grades der vertikalen Integration der BYD Group nicht möglich, den Herstellungsprozess für Batterien als vom Herstellungsprozess des ausführenden Herstellers getrennt und unabhängig davon zu betrachten. Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (394) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass in Abschnitt E-3-3b des Fragebogens klar erläutert wurde, dass sowohl der Kommission als auch der chinesischen Regierung eine vollständige Liste mit den Namen und Kontaktdaten der Lieferanten von Teilen und Rohstoffen im Untersuchungszeitraum vorzulegen ist. Laut Fragebogen ist zudem, wenn es sich bei dem Lieferanten nicht um ein verbundenes Unternehmen handelt, der „ursprüngliche unabhängige Lieferant des betreffenden Materials“ anzugeben. Neben den oben genannten Anweisungen stellte die Kommission fest, dass die Gruppe bereits einige Namen verbundener Lieferanten von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Batterien verwendet werden, in die Liste der Lieferanten aufgenommen hatte, die der chinesischen Regierung übermittelt wurde. Die Kommission erkannte zwar an, dass die BYD Group der chinesischen Regierung eine Lieferantenliste vorgelegt hatte, diese Liste war jedoch unvollständig, da sie weder unabhängige Lieferanten, wie in Abschnitt E-3-3b des Fragebogens dargelegt, noch die von der Kommission ermittelten verbundenen Lieferanten umfasste. Das Fehlen solcher Informationen behinderte die Untersuchung, da es der chinesischen Regierung dadurch nicht möglich war, mit diesen vorgelagerten Lieferanten Kontakt aufzunehmen, damit diese den Fragebogen beantworten können. Deshalb wies die Kommission das Vorbringen zurück.
- (395) Die BYD Group brachte vor, sie habe keine Formulare zum Anhang IV zu Bankgenehmigungen vorgelegt, da die Gruppe der Ansicht war, dass die Kommission die angeforderten Informationen erhalten könne, indem sie die von den jeweiligen Unternehmen vorgelegten Informationen prüfe, und vor allem über die Kreditreferenzzentrale der Chinesischen Volksbank.

- (396) Wie im Schreiben der Kommission vom 24. April 2024 dargelegt, wurden die Bankgenehmigungsformulare als entscheidend für die Erhebung von Informationen von der chinesischen Regierung über die jeweiligen Subventionsregelungen angesehen. Die Bankgenehmigungsformulare waren erforderlich, um von den verschiedenen Banken, die der BYD Group Darlehen gewährt haben, vertrauliche Unternehmensdaten zu erhalten – Informationen, die von der chinesischen Regierung angefordert wurden. Ohne diese Formulare waren die Banken nicht in der Lage, der Kommission diese Informationen auf dem Wege über die chinesische Regierung zu übermitteln, was die Untersuchung behinderte. Daher musste das Vorbringen der BYD Group zurückgewiesen werden.
- (397) Die BYD Group bestritt, dass einer ihrer verbundenen Rohstofflieferanten einen Fragebogen hätte übermitteln müssen. Die Kommission habe bei der Berechnung des Prozentsatzes des Einkaufswerts den falschen Nenner verwendet und das Unternehmen habe tatsächlich weniger als 1 % aller Käufe der Hersteller, die den Fragebogen beantwortet hätten, geliefert. Die Kommission habe für die Lieferanten von Vorleistungen, auf die weniger als 1 % der Käufe der BEV-Hersteller entfielen, eine Befreiung gewährt. Darüber hinaus bestritt die Gruppe die Nützlichkeit einer Antwort auf den Fragebogen, da der betreffende Lieferant nur einen Rohstoff geliefert habe, der indirekt bei der Herstellung von Batterien eingesetzt werde.
- (398) Die Kommission merkte an, dass der von der Kommission in ihrem Anhang zum Schreiben nach Artikel 28 angegebene Prozentsatz des Einkaufswerts von dem Unternehmen selbst berechnet und während des Kontrollbesuchs in der Betriebsstätte des Unternehmens mit dem Team, das mit dem Fall betraut war, erörtert worden war. Diese Information war auch in den dem Unternehmen übermittelten Kontrollbericht enthalten. Darüber hinaus räumte die Kommission ein, dass sie für die Lieferanten von Vorleistungen, deren Zulieferungen weniger als 1 % des Einkaufswerts der BEV-Hersteller der BYD Group entsprechen, eine Befreiung gewährt hatte. Diese Entscheidung wurde jedoch auf der Grundlage der von der Gruppe zur Begründung ihrer Anträge auf Befreiung vorgelegten Informationen getroffen. Die Kommission stellte fest, dass in der Anfangsphase der Untersuchung keine Informationen über verbundene Rohstofflieferanten vorgelegt wurden und dass sie daher nicht über die erforderlichen Informationen verfügte, um beurteilen zu können, ob die verbundenen Rohstofflieferanten eine Antwort übermitteln müssen. In der Anfangsphase der Untersuchung beschränkte die BYD Group entgegen den klaren Anweisungen in Abschnitt E-3-3 des Fragebogens ihre Offenlegung von Informationen über die Unternehmensstruktur auf die im ersten Teil von Abschnitt E-3-3 aufgeführten Teile und Komponenten. Zuletzt betonte die Kommission, dass die Kommissionsdienststellen aufgrund der fehlenden Fragebogenantworten der betreffenden Rohstofflieferanten nicht beurteilen konnten, ob die vorgelagerten Lieferanten Subventionen erhielten.
- (399) Die BYD Group bestritt die Tatsache, dass ein anderer vorgelagerter Lieferant eine Antwort auf den Fragebogen hätte übermitteln müssen, da der Anteil von BYD während eines Teils des Untersuchungszeitraums unter 5 % lag und der Lieferant somit nicht als verbundenes Unternehmen einzustufen sei; der beschränkte Anteil bedeute zudem, dass die angeforderten Informationen nicht im Besitz oder unter der Kontrolle der BYD Group stünden und daher von ihr nicht hätten vorgelegt werden können.
- (400) Die Kommission erinnerte daran, dass die BYD Group während eines Teils des Untersuchungszeitraums immer noch mehr als 5 % der Anteile des betreffenden vorgelagerten Lieferanten hielt und dass diese Verbindung nicht zu Beginn der Untersuchung, sondern erst während des Verfahrens zur Anforderung noch fehlender Informationen offengelegt wurde. Darüber hinaus erschienen die beiden Unternehmen angesichts der bestehenden Geschäftsbeziehungen zwischen ihnen eindeutig als verbunden im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen. Die Kommission wies erneut darauf hin, dass sie angesichts der Bedeutung des zugelieferten Rohstoffs im Herstellungsprozess der BYD Group, der Einkaufsmenge und des Werts der Käufe, die BYD beim vorgelagerten Lieferanten tätigte, und ungeachtet der Tatsache, dass der betreffende Rohstoff auch in Abschnitt E-3-3 des Fragebogens enthalten war, in dem ausdrücklich vorgesehen ist, dass verbundene Rohstofflieferanten einen Fragebogen beantworten müssen, der Auffassung war, dass die BYD Group nur teilweise mitarbeitete, da sie zu Beginn der Untersuchung relevante Informationen über die Konzernstruktur und ihre Lieferanten nicht angab. Dies wird auch dadurch bestätigt, dass die Liste der Einkäufe von Lieferanten erst infolge des ersten Schreibens nach Artikel 28 vorgelegt wurde, auf das in Erwägungsgrund 388 verwiesen wird. Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung sieht vor: „Verweigert eine interessierte Partei den Zugang zu den erforderlichen Informationen ..., so können vorläufige oder endgültige positive oder negative Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.“ Die fehlenden Fragebogenantworten der verbundenen Rohstofflieferanten hinderten die Kommissionsdienststellen daran zu beurteilen, ob die vorgelagerten Lieferanten Subventionen erhielten und ob der Einkaufspreis einer der wichtigsten bei der Herstellung von Batterien verwendeten Vorleistungen als marktüblich angesehen werden kann.

3.3.5. *Stellungnahme der chinesischen Regierung zur beabsichtigten Anwendung des Artikels 28 auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller*

- (401) Am 30. April 2024 reichte die chinesische Regierung eine Stellungnahme ein, in der sie die beabsichtigte Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung durch die Kommission, wonach sie ihre Feststellungen im Hinblick auf bestimmte Aspekte, die drei in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller betreffen, auf der Grundlage der verfügbaren Informationen trifft, infrage stellte.
- (402) Nach Auffassung der chinesischen Regierung hat die Kommission es nicht nur „versäumt, ihr unrechtmäßiges Vorgehen in mehreren verfahrens- und materiellrechtlichen Fragen dieses Falls zu korrigieren, sondern auch nicht beachtet, wie komplex die betroffenen Wirtschaftszweige sind, wie viele Unternehmen zu den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gehören, die den Fragebogen in diesem Fall beantworteten, wie komplex die mutmaßlichen Programme und wie außergewöhnlich knapp die von der Kommission vorgegebenen Fristen sind, in denen die in nicht zu rechtfertigender Weise enormen Mengen von Informationen von den Unternehmen zu erbringen waren.“ Damit habe die Kommission in mehreren Punkten gegen die Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) und die EU-Grundverordnung verstoßen.
- (403) Ähnlich wie die SAIC Group (siehe Erwägungsgründe 323 bis 328) brachte auch die chinesische Regierung vor, dass es für die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung durch die Kommission keine ausreichende Rechtsgrundlage gebe und dass dies nicht mit den einschlägigen WTO-Regeln vereinbar sei. Sie verwies auf Anforderungen von Informationen, die für die Ermittlung der mutmaßlichen Subventionen und insbesondere für die Berechnung des Vorteils nicht „erforderlich“ gewesen seien. Auf diese Vorbringen wurde bereits in den Erwägungsgründen 323 bis 328 eingegangen, und sie wurden zurückgewiesen.
- (404) Die chinesische Regierung brachte vor, die Kommission habe die chinesischen ausführenden Hersteller in der Untersuchung unangemessen belastet, indem sie a) den Kreis der verbundenen Unternehmen, die einen Fragebogen hätten beantworten müssen, ausgeweitet habe, b) den Umfang der mutmaßlichen Subventionen, die Gegenstand der Untersuchung seien, und der angeforderten Informationen ausgeweitet sowie die angeforderten Informationen fortdauernd geändert oder ergänzt habe und c) eine unangemessene Menge an Informationen innerhalb sehr kurzer Fristen angefordert habe. Die chinesische Regierung räumte zwar ein, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in mehreren Fällen nicht in der Lage gewesen seien, die angeforderten Informationen vorzulegen; dies habe aber daran gelegen, dass die Kommission sie unangemessen belastet habe. Die chinesische Regierung erklärte abschließend, dass die „Festlegung der Kommission darauf, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen nicht bei der Untersuchung mitarbeiteten, offenkundig dem Grundsatz einer fairen und objektiven Untersuchung widerspricht, den das WTO-Regelwerk und die Antisubventionsgrundverordnung der EU vorsehen.“
- (405) Die Kommission räumte zwar ein, dass die drei in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in unterschiedlichem Ausmaße mitgearbeitet hatten, stellte jedoch fest, dass die chinesische Regierung eine Reihe von Aspekten nicht berücksichtigte, darunter:
- Die zahlreichen Fristverlängerungen, die von der Kommission gewährt wurden, um die angebliche Belastung der mitarbeitenden Parteien zu verringern.
  - Die Tatsache, dass die drei in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller mit der Begründung der „Vertraulichkeit“ und der „Geschäftsgeheimnisse“ angeblich keine vollständigen Informationen vorlegen konnten. Insbesondere weigerten sich alle Gruppen zunächst, Informationen über die Herstellkosten zu liefern, sodass der Kommission wichtige Informationen über die Vorleistungen vorenthalten wurden, die ein besseres Verständnis der Kostenstruktur und eine bessere Ermittlung der wichtigsten Vorleistungen für BEV ermöglicht hätten.
  - Die mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit einer Reihe verbundener Lieferanten (siehe Abschnitt 3.3.2.2).
  - Unvollständige zugrunde liegende Informationen ohne Begründung (siehe Abschnitt 3.3.2.3).
- (406) Die Kommission musste zahlreiche Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen an die drei in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller richten, in denen sie sie aufforderte, die ursprünglich angeforderten Informationen vorzulegen; sie war ferner bemüht, ihrem Antrag auf Fristverlängerung so weit wie möglich stattzugeben, und erklärte sich sogar bereit, nach den Kontrollbesuchen vor Ort vorgelegte Informationen zu berücksichtigen, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern die Möglichkeit boten, die vorzulegenden Informationen zu vervollständigen. Dennoch stellte die Kommission fest, dass die Unternehmen, die zu einem bestimmten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gehörten, in mehreren Fällen dem Untersuchungsteam der Kommission bewusst den Zugang zu den Informationen verweigerten. Daher wurde das Vorbringen, dass den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern ungerechtfertigte übermäßige Belastungen auferlegt worden seien, die sie an der Mitarbeit gehindert hätten, zurückgewiesen.

### 3.4. **Subventionen und Subventionsprogramme, zu denen die Kommission in dieser Untersuchung Feststellungen trifft**

(407) Auf der Grundlage der im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise, in der Einleitungsbekanntmachung und in den Antworten auf die Fragebogen der Kommission enthaltenen Informationen wurden die folgenden von der chinesischen Regierung gewährten Subventionen geprüft:

- Bereitstellung von Vorzugsfinanzierung und direkten Krediten durch Policy Banks und staatseigene Geschäftsbanken (z. B. Policy Loans, Kreditlinien, Bankakzepte, Ausfuhrfinanzierung)
- Zuschussprogramme
- Direkte Barzuschüsse für BEV-Hersteller und andere damit verbundene Förderprogramme in Form von Gutschriften zugunsten von BEV-Herstellern
- Technologie-, Innovations- und FuE-zuschüsse
- Von der Regierung finanzierte oder anderweitig staatlich geförderte Kapitalbeteiligungen
- Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
- Einräumung von Landnutzungsrechten durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt,
- Bereitstellung von Batterien und der verwendeten Vorleistungen für diese (d. h. Lithium-Eisenphosphat) durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt
- Einnahmenverzicht durch Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme
- Körperschaftsteuerermäßigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen,
- Vorsteuerabzug von FuE-Ausgaben zu Vorzugsbedingungen,
- Steuerbefreiungen und -ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien sowie Umsatzsteuernachlässe für im Inland hergestellte Anlagen,
- Befreiung von der Grundsteuer und von Landnutzungssteuern,
- Befreiung von der Verbrauchssteuer, von Kennzeichengebühren und anderen Barsubventionen für BEV-Hersteller,
- Beschleunigte Abschreibung von Instrumenten und Ausrüstung, die von Hightech-Unternehmen für die Entwicklung und Herstellung von Hochtechnologie verwendet werden,
- Steuerbefreiung für Dividendenausschüttungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen,
- Quellensteuerermäßigung für Dividenden von chinesischen Unternehmen mit ausländischer Beteiligung an deren ausländische Muttergesellschaften,
- Ausfuhrsteuerermäßigungen.

### 3.5. **Vorzugsfinanzierung**

#### 3.5.1. *Finanzinstitute, die Finanzierungen zu Vorzugsbedingungen anbieten*

(408) Den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller waren nach eigenen Angaben von zumindest 37 Finanzinstituten mit Sitz in der VR China Finanzierungen im Einklang mit dem chinesischen Bankengesetz gewährt worden. Wie in Erwägungsgrund 256 dargelegt, leitete die chinesische Regierung die Fragebogen nicht an Finanzinstitute weiter und legte keine Informationen über die Eigentumsverhältnisse der Finanzinstitute vor, die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Darlehen gewährten. Obwohl sich die an die chinesische Regierung gerichtete Aufforderung auf alle Finanzinstitute bezog, die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Darlehen gewährt hatten, beantwortete nur eine staatseigene Bank den spezifischen Fragebogen. Auf dieser Grundlage konnte die Kommission daher nicht feststellen, ob es sich um staatseigene oder private Unternehmen handelte.

## 3.5.1.1. Als öffentliche Körperschaften handelnde staatseigene Finanzinstitute

*Rechtsnorm*

- (409) Die Kommission prüfte, ob die staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 3 und des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung handelten. Nach der einschlägigen WTO-Rechtsprechung<sup>(108)</sup> handelt es sich bei einer öffentlichen Körperschaft um eine Einrichtung, die hoheitliche Befugnisse besitzt, ausübt oder damit ausgestattet wird. Prüfungen im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft müssen auf Einzelfallbasis unter angemessener Berücksichtigung der Kernmerkmale und -aufgaben der maßgeblichen Einrichtung sowie der Beziehung dieser Einrichtung zur Regierung und der in dem Land, in dem die untersuchte Einrichtung tätig ist, herrschenden rechtlichen und wirtschaftlichen Umstände durchgeführt werden. Abhängig von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls können dafür unter anderem die folgenden Beweise maßgeblich sein: i) der Nachweis, dass eine Einrichtung tatsächlich hoheitliche Aufgaben ausübt, insbesondere, wenn solche Nachweise auf eine dauerhafte und systematische Praxis hindeuten, ii) Nachweise hinsichtlich des Umfangs und Inhalts der politischen Strategien der Regierung bezüglich der Branche, in der die untersuchte Einrichtung tätig ist, und iii) Nachweise dafür, dass eine Regierung eine bedeutsame Kontrolle über eine Einrichtung und ihr Verhalten ausübt. Bei der Durchführung von Prüfungen im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft muss die untersuchende Behörde alle maßgeblichen Merkmale der Einrichtung bewerten und angemessen berücksichtigen und sämtliche Arten von Nachweisen, die für die betreffende Bewertung sachdienlich sein können, prüfen; dabei sollte sie vermeiden, sich ausschließlich oder übermäßig auf einzelne Merkmale zu konzentrieren, ohne anderen möglicherweise maßgeblichen Merkmalen gebührend Rechnung zu tragen.
- (410) Insbesondere wurde in der WTO-Rechtsprechung<sup>(109)</sup> Folgendes festgehalten: „Entscheidend ist, ob eine Einrichtung mit der Befugnis ausgestattet wird, hoheitliche Aufgaben auszuüben, und nicht, wie dies erreicht wird. Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, wie Regierungen im engeren Sinne Unternehmen Befugnisse erteilen können. Dementsprechend können unterschiedliche Arten von Beweismitteln relevant sein, um nachzuweisen, dass einer bestimmten Einrichtung derartige Befugnisse verliehen wurden. Der Nachweis, dass eine Einrichtung tatsächlich hoheitliche Aufgaben ausübt, kann als Beweis dafür dienen, dass sie hoheitliche Befugnisse besitzt oder damit ausgestattet wurde, insbesondere wenn diese Beweise auf eine dauerhafte und systematische Praxis hinweisen. Daraus folgt aus unserer Sicht, dass Beweise dafür, dass eine Regierung eine bedeutsame Kontrolle über eine Einrichtung und ihr Verhalten ausübt, unter bestimmten Umständen als Beweis dafür dienen können, dass die betreffende Einrichtung hoheitliche Befugnisse besitzt und diese Befugnisse bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben ausübt. Wir betonen jedoch, dass, abgesehen von einer ausdrücklichen Übertragung von Befugnissen in einem Rechtsinstrument, das Bestehen rein formaler Verbindungen zwischen einer Einrichtung und der Regierung im engeren Sinne wahrscheinlich nicht ausreicht, um den notwendigen Besitz von hoheitlichen Befugnissen zu begründen. So zeigt beispielsweise die bloße Tatsache, dass eine Regierung der Hauptaktionär einer Einrichtung ist, nicht, dass die Regierung eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten dieser Einrichtung ausübt, geschweige denn, dass die Regierung ihr hoheitliche Befugnisse verliehen hat. In einigen Fällen, in denen die Beweise jedoch zeigen, dass die formalen Indizien der Kontrolle durch die Regierung vielfältig sind, und es auch Beweise dafür gibt, dass eine bedeutsame Kontrolle ausgeübt wurde, können diese Beweise einen Hinweis darauf geben, dass die betreffende Einrichtung hoheitliche Befugnisse ausübt.“
- (411) Um in einem bestimmten Fall eine Einrichtung ordnungsgemäß als öffentliche Körperschaft bezeichnen zu können, kann es relevant sein, zu prüfen, ob die Aufgaben oder das Verhalten der Einrichtung von der Art sind, die in der Rechtsordnung des betreffenden Mitgliedstaates für gewöhnlich als hoheitlich eingestuft wird<sup>(110)</sup>; ferner sind allgemein die Einstufung und die Aufgaben von Einrichtungen in WTO-Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Die Überlegung, ob die Aufgaben oder das Verhalten von der Art sind, die in der Rechtsordnung des betreffenden Mitgliedstaates für gewöhnlich als hoheitlich eingestuft wird, kann daher bei der Feststellung, ob eine bestimmte Einrichtung eine öffentliche Körperschaft ist oder nicht, relevant sein.
- (412) Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, wie Regierungen im engeren Sinne Unternehmen Befugnisse erteilen können. Dementsprechend können unterschiedliche Arten von Beweismitteln relevant sein, um nachzuweisen, dass einer bestimmten Einrichtung derartige Befugnisse verliehen wurden. Der Nachweis, dass eine Einrichtung tatsächlich hoheitliche Aufgaben ausübt, kann als Beweis dafür dienen, dass sie hoheitliche Befugnisse besitzt oder damit ausgestattet wurde, insbesondere wenn diese Beweise auf eine dauerhafte und systematische Praxis hinweisen.

<sup>(108)</sup> WT/DS379/AB/R, United States – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 318; siehe auch WT/DS436/AB/R, US – Carbon Steel (India), Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 8. Dezember 2014, Rn. 4.9–4.10, 4.17–4.20 und WT/DS437/AB/R, United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 18. Dezember 2014, Rn. 4.92.

<sup>(109)</sup> WT/DS379/AB/R, United States – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 318; siehe auch WT/DS436/AB/R, US — Carbon Steel (India), Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 8. Dezember 2014, Rn. 4.9–4.10, 4.17–4.20 und WT/DS437/AB/R, United States — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 18. Dezember 2014, Rn. 4.92.

<sup>(110)</sup> WT/DS379/AB/R, United States – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 297.

- (413) Der Nachweis, dass eine Regierung eine bedeutsame Kontrolle über eine Einrichtung und ihr Verhalten ausübt, kann unter bestimmten Umständen als Beweis dafür dienen, dass die betreffende Einrichtung hoheitliche Befugnisse besitzt und diese Befugnisse bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben ausübt. Der Umstand, dass eine Einrichtung in staatlichem Eigentum steht, ist zwar kein entscheidendes Kriterium, kann aber in Verbindung mit anderen Elementen als Beweis dienen. Das Bestehen rein formaler Verbindungen zwischen einer Einrichtung und der Regierung im engeren Sinne reicht jedoch wahrscheinlich nicht aus, um das Vorliegen hoheitlicher Befugnisse festzustellen. So zeigt beispielsweise die bloße Tatsache, dass eine Regierung der Hauptaktionär einer Einrichtung ist, für sich genommen nicht, dass die Regierung eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten dieser Einrichtung ausübt, geschweige denn, dass die Regierung ihr hoheitliche Befugnisse verliehen hat. In einigen Fällen, in denen die Beweise jedoch zeigen, dass die formalen Indizien der Kontrolle durch die Regierung vielfältig sind, und es auch Beweise dafür gibt, dass eine bedeutsame Kontrolle ausgeübt wurde, können diese Beweise einen Hinweis darauf geben, dass die betreffende Einrichtung hoheitliche Befugnisse ausübt.
- (414) Zentraler Schwerpunkt einer Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft ist nicht die Frage, ob das Verhalten, das mutmaßlich der Auslöser einer finanziellen Beihilfe ist, in einer logischen Verbindung mit einer ermittelten hoheitlichen Aufgabe steht. In diesem Zusammenhang schreibt die rechtliche Norm für die Feststellung des Vorliegens einer öffentlichen Körperschaft nach Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 des Subventionsübereinkommens nicht vor, dass zwischen einer bestimmten hoheitlichen Aufgabe und der in Rede stehenden konkreten finanziellen Beihilfe notwendigerweise eine Verbindung eines bestimmten Grades oder einer bestimmten Art festgestellt werden muss. Dreh- und Angelpunkt der maßgeblichen Prüfung ist vielmehr, ob die Einrichtung das betreffende Verhalten aufweist, was ihre Kernmerkmale sind und wie ihre Beziehung zur Regierung gestaltet ist. Diese Konzentration auf die Einrichtung und nicht auf das Verhalten, das mutmaßlich eine finanzielle Beihilfe auslöst, stimmt mit der Tatsache überein, dass zwischen einer Regierung (im engeren Sinne) und einer öffentlichen Körperschaft ein gewisser Grad der Gemeinsamkeit oder Überschneidung ihren wesentlichen Eigenschaften besteht – d. h., dass beide von ihrer Art her hoheitlich sind.
- (415) Die Art des Verhaltens oder der Praxis einer Einrichtung kann sicherlich einen für die Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft maßgeblichen Beweis darstellen. Das Verhalten einer Einrichtung ist in der Tat – insbesondere wenn es auf eine dauerhafte und systematische Praxis hinweist – eine der verschiedenen Arten von Beweisen, die je nach den Umständen der jeweiligen Untersuchung Aufschluss über die Kernmerkmale einer Einrichtung und ihrer Beziehung zur Regierung im engeren Sinne geben können. Ziel der Bewertung solcher Beweise ist jedoch die Beantwortung der zentralen Frage, ob die Einrichtung selbst die Kernmerkmale und -aufgaben besitzt, um als öffentliche Körperschaft bezeichnet werden zu können. Beispielsweise waren für die Beurteilung der Frage, ob eine Einrichtung eine öffentliche Körperschaft ist, im Zusammenhang mit den chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken im Verfahren DS379 unter anderem Informationen relevant, aus denen Folgendes hervorging: i) die leitenden Führungskräfte der Hauptverwaltungen der chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken werden von der Regierung ernannt und die Kommunistische Partei behält maßgeblichen Einfluss auf ihre Auswahl und ii) chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken mangelt es immer noch an angemessenen Fähigkeiten zum Risikomanagement und zu Analysen. Diese Beweise beschränkten sich nicht auf die Kreditvergabeaktivität der chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken an sich, sondern betrafen deren organisatorische Merkmale, Entscheidungsketten und ihre allgemeine Beziehung zur chinesischen Regierung. So wies das WTO-Rechtsmittelgremium im Verfahren DS379 darauf hin, dass das US-Wirtschaftsministerium zwar Beweise bezüglich des Verhaltens der chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken („Darlehensvergabe“) berücksichtigte, dies aber im Rahmen seiner Untersuchung der Kernmerkmale dieser Unternehmen und ihrer Beziehung zur chinesischen Regierung tat. Diese chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken übten im Namen der chinesischen Regierung hoheitliche Aufgaben aus.
- (416) Darüber hinaus hat das Rechtsmittelgremium auch der Tatsache Bedeutung beigemessen, dass die betreffende Regierung nicht an der Untersuchung mitgearbeitet hat. Im Verfahren DS379 bestätigte das Rechtsmittelgremium im Rahmen der Untersuchung zu gestrichenem, holzfreiem Papier auf der Grundlage folgender Erwägungen die Feststellung des US-Wirtschaftsministeriums, dass die chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken öffentliche Körperschaften sind: i) der Bankensektor in China steht fast vollständig in staatlichem Eigentum, ii) Artikel 34 des Gesetzes über Geschäftsbanken besagt, dass die Banken verpflichtet sind, ihre Darlehensgeschäfte den Erfordernissen der Volkswirtschaft und der sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik entsprechend zu betreiben, iii) aus aktenkundigen Nachweisen geht hervor, dass es chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken immer noch an angemessenen Fähigkeiten zum Risikomanagement und zu Analysen mangelt, und iv) das US-Wirtschaftsministerium erhielt während der Untersuchung nicht die erforderlichen Nachweise für eine umfassende Dokumentation des Verfahrens, nach dem Darlehen für die Papierindustrie beantragt, gewährt und bewertet werden. <sup>(111)</sup>

<sup>(111)</sup> WT/DS379/AB/R, United States – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 349.

(417) Um festzustellen, ob staatseigene Banken hoheitliche Befugnisse besitzen, ausüben oder damit ausgestattet sind, hat die Kommission die Kernmerkmale und -aufgaben der Banken, ihre Beziehungen zur Regierung und das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in dem Land, in dem die untersuchte Einrichtung tätig ist, gebührend berücksichtigt. In diesem Zusammenhang holte die Kommission Informationen über die staatliche Beteiligung sowie über formale Indizien für eine Kontrolle über die staatseigenen Banken durch die Regierung ein. Außerdem prüfte sie, ob vor dem Hintergrund des bestehenden Rechtsrahmens eine bedeutsame Kontrolle ausgeübt worden war. Zu diesem Zweck musste sich die Kommission teilweise auf die verfügbaren Informationen stützen, da sich die chinesische Regierung und die staatseigenen Banken u. a. geweigert hatten, Nachweise über den Entscheidungsfindungsprozess zu erbringen, der zu der Gewährung von Darlehen zu Vorzugsbedingungen geführt hatte (siehe Erwägungsgründe 255 bis 265).

(418) Zur Durchführung dieser Analyse prüfte die Kommission zunächst Informationen der staatseigenen Bank, die den spezifischen Fragebogen ausgefüllt hatte.

#### 3.5.1.2. Teilweise mitarbeitende staatseigene Finanzinstitute

(419) Nur eine staatseigene Bank, und zwar die EXIM-Bank, übermittelte eine Fragebogenantwort. In früheren Antisubventionsuntersuchungen<sup>(112)</sup> kam die Kommission bereits zu dem Schluss, dass es sich bei der EXIM-Bank um eine öffentliche Körperschaft handelt. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass diese Einstufung allem Anschein nach noch gültig ist, wie aus der nachstehenden Analyse hervorgeht.

#### 3.5.1.3. Kernmerkmale und -aufgaben staatseigener Banken

(420) Der chinesische Bankensektor wird von staatseigenen Banken beherrscht, die aufgrund ihrer besonderen Hauptaufgaben in der Regel als staatseigene Geschäftsbanken oder Policy Banks bezeichnet werden (siehe Erwägungsgrund 407).

(421) Der Staat kontrolliert die staatseigenen Banken über unterschiedliche Kanäle – neben Beteiligungen (in Abschnitt 3.5.1.4) stellt er auch die Präsenz von Parteistrukturen und deren Einfluss auf die Finanzinstitute sicher und schreibt den Banken mithilfe von Regulierungsmaßnahmen ein bestimmtes Geschäftsverhalten vor (siehe Abschnitt 3.5.1.5) – wodurch er in die Lage versetzt wird, die Ressourcen des Finanzsektors zur Verfolgung seiner politischen Ziele zu nutzen (siehe auch Erwägungsgründe 203 bis 205), einschließlich des übergeordneten Ziels der „Förderung der Entwicklung der sozialistischen Marktwirtschaft“, wie in Artikel 1 des Bankengesetzes festgelegt (siehe Abschnitt 3.5.1.5 für eine detailliertere Analyse des Bankgesetzes).

(422) Dementsprechend sind die Kernaufgaben der Banken, insbesondere ihre Kreditvergabepolitik, so gestaltet, dass sie politischen Zwecken dienen; die Wirtschaftsleistung der Banken ist den Bedürfnissen der Industriepolitik der chinesischen Regierung untergeordnet. Der geltende Rechtsrahmen und der institutionelle Aufbau stellen in dieser Hinsicht sicher, dass immer dann, wenn die chinesische Regierung wirtschaftliche Prioritäten festlegt, z. B. die Entwicklung des BEV-Sektors, der Finanzsektor die erforderlichen Mittel vorrangig an die entsprechenden Projekte weiterleitet. Folglich nehmen staatseigene Banken tatsächlich insoweit hoheitliche Aufgaben wahr, als ihre Führungskräfte in Schlüsselpositionen Mitglieder der Kommunistischen Partei sein müssen – deren Loyalität damit in erster Linie der Partei gilt – und ihre Kerngeschäftstätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der von den Regierungsbehörden festgelegten politischen Ziele ausgeführt werden müssen.

#### 3.5.1.4. Eigentumsverhältnisse, formale Indizien und Ausübung der Kontrolle durch die chinesische Regierung

(423) Was Policy Banks betrifft, ging keine angemessene Antwort in Bezug auf den Hauptaktionär der EXIM-Bank ein (siehe Erwägungsgrund 261), weshalb sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Es stellte sich heraus, dass die Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. eine 100 %ige Tochtergesellschaft des chinesischen staatlichen Devisenamts ist, das seinerseits über die People's Bank of China zu 100 % in staatlichem Eigentum steht. Auf dieser Grundlage und anhand der mit den Fragebogenantworten erlangten Informationen stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung mittelbar oder unmittelbar 100 % des Gesellschaftskapitals dieses Finanzinstituts hielt.

(424) Aufgrund der formalen Indizien für die Kontrolle durch die Regierung stufte die Kommission die mitarbeitende staatseigene Bank als „wichtiges staatseigenes Finanzinstitut“ ein. Insbesondere heißt es in der Bekanntmachung „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsorgane wichtiger staatseigener Finanzinstitute“<sup>(113)</sup>, dass der in diesen Bestimmungen verwendete Begriff der wichtigen staatseigenen Finanzinstitute sich auf staatseigene Policy Banks, Geschäftsbanken, Vermögensverwaltungsgesellschaften, Wertpapiergesellschaften, Versicherungsgesellschaften usw. (im Folgenden „staatseigene Finanzinstitute“) bezieht, in die der Staatsrat Aufsichtsorgane entsendet.

<sup>(112)</sup> Ebenda, siehe Fußnote 12.

<sup>(113)</sup> Dekret Nr. 283 des Staatsrats der Volksrepublik China.

- (425) Die Aufsichtsorgane der wichtigen staatlichen Finanzinstitute werden nach den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsorgane wichtiger staatlicher Finanzinstitute“ ernannt. Die Kommission stellte fest, dass die Mitglieder der Aufsichtsorgane nach den Artikeln 3 und 5 dieser Übergangsbestimmungen vom Staatsrat entsandt werden und diesem gegenüber rechenschaftspflichtig sind; dieser Umstand ist Ausdruck der institutionellen Kontrolle der Geschäftstätigkeit der mitarbeitenden staatseigenen Bank durch den Staat.
- (426) Über diese allgemeingültigen Indizien hinaus hat die Kommission für die EXIM-Bank Folgendes festgestellt. Die EXIM-Bank wurde nach der vom Staatsrat herausgegebenen „Bekanntmachung über die Gründung der Export-Import Bank of China“ (Notice of Establishing Export-Import Bank of China) sowie der Satzung der EXIM-Bank gegründet und ist auf dieser Grundlage tätig. Gemäß ihrer Satzung benennt der Staat das Management der EXIM-Bank unmittelbar. Das Aufsichtsorgan wird vom Staatsrat im Einklang mit den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsorgane wichtiger staatseigener Finanzinstitute“ und anderen Gesetzen und Vorschriften ernannt und ist dem Staatsrat gegenüber verantwortlich.
- (427) Die Satzung besagt auch, dass das Parteikomitee der EXIM-Bank eine führende und politische Schlüsselrolle spielt, damit die Politik und der weitreichende Einsatz der Partei und des Staates durch die EXIM-Bank umgesetzt werden. Die Parteiführung ist in alle Aspekte der Corporate Governance integriert.
- (428) Die Satzung besagt ferner, dass sich die EXIM-Bank der Unterstützung der Entwicklung des Außenhandels und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, der grenzüberschreitenden Investitionen, der „One Belt, One Road“-Initiative sowie der Zusammenarbeit in den Bereichen internationale Kapazitäten und Anlagenbau widmet. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst kurz-, mittel- und langfristige Darlehen in der genehmigten Form und im Einklang mit der Außenhandels- und Internationalisierungspolitik („Going Out“) des Staates, z. B. Ausfuhrkredite, Einfuhrkredite, kontrahierte ausländische Ingenieurkredite, ausländische Investitionskredite, chinesische Staatskredite für Auslandshilfe und Ausfuhrkredite für Käufer.
- (429) Darüber hinaus erklärte die EXIM Bank in ihrem Jahresbericht 2022, dass sie das gesamte Spektrum der Strategien und Durchführungsmaßnahmen des Landes festsetzte und dass sie unter anderem dafür zuständig sei, die Beschlüsse des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei und des Staatsrats gewissenhaft umzusetzen. In dem Jahresbericht heißt es ferner, dass zahlreiche Maßnahmen ergriffen worden seien, um sicherzustellen, dass der verarbeitenden Industrie mittel- und langfristige Darlehen zur Unterstützung nationaler Projekte gewährt werden.
- (430) In Bezug auf die staatseigenen Geschäftsbanken stellte die Kommission fest, dass bis Ende 2022 mehr als 40 % der Gesamtaktiva des chinesischen Finanzsektors auf die sechs größten Banken entfielen. <sup>(114)</sup> Mindestens zwei dieser sechs staatseigenen Geschäftsbanken, nämlich ICBC und ABC, gehören zu den Finanzinstituten, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller in dieser Untersuchung Darlehen gewährten (siehe Erwägungsgrund 468). Der Staat hält sowohl an ICBC <sup>(115)</sup> als auch an ABC <sup>(116)</sup> eine Mehrheitsbeteiligung. Neben der Kontrolle der sechs größten staatseigenen Geschäftsbanken hält der Staat an einer Reihe anderer staatseigener Geschäftsbanken erhebliche Beteiligungen, die häufig indirekter Natur sind, z. B. über staatseigene Unternehmen. Mehrere dieser staatseigenen Geschäftsbanken, auf die 2021 ungefähr 20 % Gesamtaktiva des chinesischen Bankensektors entfielen, z. B. Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, gehören zu den Finanzinstituten, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller in dieser Untersuchung Darlehen gewährt haben (siehe Erwägungsgrund 468 für eine vollständige Liste); der Staat hielt Beteiligungen im unterschiedlichen Ausmaß, die zwischen etwa 3 % im Fall der China Minsheng Bank <sup>(117)</sup> und über 80 % im Fall der China Everbright Bank <sup>(118)</sup> lagen.

<sup>(114)</sup> Siehe zum Beispiel <https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/>.

<sup>(115)</sup> Siehe ICBC, Annual Report 2021, abrufbar unter [file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH\\_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF).

<sup>(116)</sup> Siehe ABC, Annual Report 2021, abrufbar unter: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf>.

<sup>(117)</sup> Siehe China Minsheng Bank, Annual Report 2022, abrufbar unter: <https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf>, S. 94.

<sup>(118)</sup> Siehe China Everbright Bank, 2021 Semi-Annual Report, abrufbar unter: [https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB\\_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500](https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500).

- (431) Die Kommission stellte zudem fest, dass staatseigene Finanzinstitute ihre Satzungen im Jahr 2017 geändert haben, um das Gewicht der Kommunistischen Partei auf der höchsten Entscheidungsebene der Banken zu erhöhen <sup>(119)</sup>.
- (432) Nach dieser neuen Satzung
- ist der Vorsitzende des Leitungsgremiums dieselbe Person wie der Sekretär des Parteikomitees,
  - besteht die Aufgabe der Kommunistischen Partei darin, die Umsetzung der Politik und der Leitlinien der Kommunistischen Partei und des Staates durch die Bank sicherzustellen und zu überwachen sowie eine Führungs- und Torwächterrolle bei der Personalauswahl (einschließlich des Top-Managements) zu übernehmen, und
  - werden die Stellungnahmen des Parteikomitees vom Leitungsgremium zu allen wichtigen Entscheidungen, die zu treffen sind, eingeholt.
- (433) Konkrete Beispiele für diese Änderungen der Satzungen von ICBC und ABS werden in Erwägungsgrund 204 aufgeführt.

#### 3.5.1.5. Bedeutsame Kontrolle durch die chinesische Regierung

- (434) Die Kommission bemühte sich außerdem um Informationen darüber, ob die chinesische Regierung eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten der EXIM-Bank im Hinblick auf deren Kreditpolitik und Risikobewertung bei der Vergabe von Darlehen an den BEV-Wirtschaftszweig ausübte. In diesem Zusammenhang wurden die folgenden Regulierungsdokumente berücksichtigt:
- Artikel 34 des Gesetzes der VR China über Geschäftsbanken (im Folgenden „Bankengesetz“)
  - Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe (umgesetzt von der People's Bank of China)
  - Beschluss Nr. 40
  - Durchführungsmaßnahmen der CBIRC für Verwaltungslizenzangelegenheiten für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Erlass der CBIRC Nr. 1 von 2017) <sup>(120)</sup>
  - Durchführungsmaßnahmen der CBIRC für Verwaltungslizenzfragen im Zusammenhang mit ausländisch finanzierten Banken (Erlass der CBIRC Nr. 4 von 2015) <sup>(121)</sup>
  - Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikationen von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten im Bankensektor (CBIRC Nr. 3 von 2013) <sup>(122)</sup>
  - Dreijahresaktionsplan zur Verbesserung der Unternehmensführung und -kontrolle im Banken- und Versicherungssektor (2020–2022) (CBIRC vom 28. August 2020) <sup>(123)</sup>
  - Bekanntmachung über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken (CBIRC vom 15. Dezember 2020),
  - Bekanntmachung über die Überwachungsregelungen hinsichtlich des Verhaltens von Großaktionären von Banken und Versicherungsträgern (CBIRC Nr. 43 von 2021).

<sup>(119)</sup> <https://www.reuters.com/article/us-china-banks-party-idUSKBN1JN0XN>.

<sup>(120)</sup> Geändert durch die CBIRC in Bezug auf die Verwaltung des Kapitals von Geschäftsbanken (Dekret Nr. 4 der Behörde für Finanzaufsicht und -verwaltung von 2023, veröffentlicht am 26. Oktober 2023, in Kraft seit dem 1. Januar 2024).

<sup>(121)</sup> Geändert durch die CBIRC in Bezug auf die Verwaltungslizenzierung ausländisch finanzierter Banken (Dekret Nr. 10 der CBIRC vom 26. Dezember 2019, in Kraft ab dem Tag der Veröffentlichung).

<sup>(122)</sup> Geändert durch die CBIRC in Bezug auf die Durchführung von Risikomanagementmaßnahmen von Bank- und Versicherungsinstituten (Dekret Nr. 5 der Behörde für Finanzaufsicht und -verwaltung von 2023, veröffentlicht am 27. Dezember 2023, in Kraft ab dem 1. Juli 2024).

<sup>(123)</sup> Offizielles Strategiedokument der CBIRC vom 28. August 2020: Dreijahresaktionsplan zur Verbesserung der Unternehmensführung und -kontrolle im Banken- und Versicherungssektor (2020–2022), <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (zuletzt abgerufen am 3. April 2021).

- (435) Bei der Prüfung dieser Regulierungsdokumente stellte die Kommission wie nachstehend ausgeführt fest, dass Finanzinstitute in der VR China im Rahmen eines allgemeinen rechtlichen Umfelds tätig sind, in dem sie dazu angewiesen sind, sich bei Finanzentscheidungen an den industriepolitischen Zielen der chinesischen Regierung zu orientieren, insbesondere am Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2012-2020), der durch die Unterstützung anhand von Finanzdienstleistungen mit Kreditmanagement- und Darlehensbewertungssystemen zur Förderung der Entwicklung von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik politische Anreize schafft.
- (436) Der öffentliche Auftrag der EXIM-Bank wurde in der Bekanntmachung über die Gründung der EXIM Bank festgelegt, wonach die Hauptaufgabe der Export-Import Bank of China darin besteht, die nationale Industrie- und Außenhandelspolitik umzusetzen und die finanzielle Unterstützung der Politik einer vermehrten Ausfuhr von Investitionsgütern wie mechanischen und elektrischen Produkten und Vollanlagen zu gewährleisten<sup>(124)</sup>, sowie in ihrer Satzung, die besagt, dass es sich bei der Export-Import Bank of China um eine staatseigene und staatlich finanzierte Policy Bank handelt, die direkt dem Staatsrat untersteht<sup>(125)</sup>.
- (437) Generell gilt nach Artikel 34 des für alle in China tätigen Finanzinstitute maßgeblichen Bankengesetzes, dass Geschäftsbanken verpflichtet sind, ihre Darlehensgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben. Zwar geht aus Artikel 4 des Bankgesetzes hervor, dass die Geschäftsbanken nach geltendem Recht ihre Geschäftstätigkeit ohne Einmischung durch eine Einrichtung oder Person ausüben sollen und dass die Geschäftsbanken selbstständig mit dem gesamten Vermögen ihrer juristischen Person zivilrechtlich haften; die Untersuchung ergab allerdings, dass Artikel 4 des Bankgesetzes vorbehaltlich des Artikels 34 des Bankengesetzes angewandt wird, wonach die Banken, wenn der Staat eine Politik festlegt, diese umsetzen und den Anweisungen des Staates folgen.
- (438) Darüber hinaus können nach Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe die zuständigen Dienststellen entsprechend der staatlichen Politik Darlehenszinsen subventionieren, um das Wachstum bestimmter Wirtschaftszweige und die wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Sektoren zu fördern.
- (439) Ebenso werden mit dem Beschluss Nr. 40 alle Finanzinstitute angewiesen, Kreditmittel speziell für „geförderte“ Projekte bereitzustellen. Wie bereits in Abschnitt 3.1 und insbesondere in den Erwägungsgründen 210 und 211 erläutert, zählen Projekte des BEV-Wirtschaftszweigs zur Kategorie der „geförderten“ Projekte. Mit dem Beschluss Nr. 40 wird somit die bereits getroffene Feststellung zum Bankengesetz bestätigt, wonach die Banken hoheitliche Befugnisse in Form von Darlehensgeschäften zu Vorzugsbedingungen ausüben. Die Kommission stellte ferner fest, dass die NFRA über eine weitreichende Genehmigungsbefugnis in Bezug auf alle Aspekte der Verwaltung aller in der VR China niedergelassenen Finanzinstitute (einschließlich privater und ausländischer Finanzinstitute) verfügt<sup>(126)</sup>; dies gilt u. a. für:
- die Genehmigung der Ernennung aller Führungskräfte der Finanzinstitute sowohl am Hauptsitz als auch in den lokalen Niederlassungen, die Genehmigung der Besetzung aller Führungsebenen durch die NFRA, die für alle Führungsebenen obligatorisch ist, von den obersten Positionen bis hin zu den Führungskräften von Niederlassungen, und die sogar Führungskräfte umfasst, die in ausländischen Niederlassungen ernannt werden, sowie Führungskräfte, die für Unterstützungsfunktionen verantwortlich sind (z. B. die IT-Manager), und
  - eine sehr umfangreiche Liste behördlicher Genehmigungen, einschließlich Genehmigungen zur Gründung von Zweigniederlassungen, zur Aufnahme neuer Geschäftsfelder oder zum Verkauf neuer Waren, zur Änderung der Satzung der Bank, zum Verkauf von mehr als 5 % ihrer Aktien, für Kapitalerhöhungen, für Sitzverlegungen, für Änderungen der Organisationsform usw.
- (440) Das Bankengesetz ist rechtlich bindend. Der verbindliche Charakter der Fünfjahrespläne und des Beschlusses Nr. 40 wurde in Abschnitt 3.5.1.5 erläutert. Der verbindliche Charakter der Regulierungsdokumente der CBRC ergibt sich aus ihrer Zuständigkeit als Bankenaufsichtsbehörde. Der verbindliche Charakter anderer Dokumente ergibt sich aus den darin enthaltenen Überwachungs- und Bewertungsvorschriften.

<sup>(124)</sup> Abrufbar unter <http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html>

<sup>(125)</sup> Abrufbar unter [http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225\\_8813.html](http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html)

<sup>(126)</sup> Nach den Durchführungsmaßnahmen der CBIRC für Verwaltungslizenzfragen für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Erlass der CBIRC Nr. 1 von 2017), den Durchführungsmaßnahmen der CBIRC für Verwaltungslizenzfragen für ausländisch finanzierte Banken (Erlass der CBIRC Nr. 4 von 2015) und den Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikation von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten des Bankensektors (Erlass der CBIRC Nr. 3 von 2013). Die Durchführungsmaßnahmen wurden nicht geändert, nachdem die CBIRC durch die NFRA ersetzt wurde.

- (441) Mit dem Beschluss Nr. 40 des Staatsrats werden alle Finanzinstitute angewiesen, Kredite nur für die Kategorie der geförderten Investitionsprojekte zu gewähren; außerdem ist darin das Versprechen formuliert, weitere Vorzugsregelungen für Projekte der Kategorie der geförderten Wirtschaftszweige umzusetzen. Auf dieser Grundlage sind Banken verpflichtet, den BEV-Wirtschaftszweig als geförderten Wirtschaftszweig mit Krediten zu unterstützen.
- (442) Zudem müssen auch Entscheidungen im privaten Firmenkundengeschäft von der Kommunistischen Partei beabsichtigt werden und stets im Einklang mit nationalen politischen Strategien stehen. Tatsächlich lautet eines der drei übergeordneten Ziele des Staates im Hinblick auf die Steuerung des Bankwesens nun, die Führungsrolle der Partei im Banken- und Versicherungssektor zu stärken, auch in Bezug auf operative Fragen oder Fragen des Managements in Unternehmen. Diesbezüglich enthält der Dreijahresaktionsplan der CBIRC die Anweisung für die Jahre 2020 bis 2022, den in der Grundsatzrede von Generalsekretär Xi Jinping über das Vorantreiben der Reform der Unternehmensführung und -kontrolle im Finanzsektor verkörperten Geist weiter umzusetzen. In Abschnitt II des Plans wird darüber hinaus die Förderung der organischen Integration der Führungsrolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle als Ziel vorgegeben: „Wir werden die Integration der führenden Rolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle systematischer, stärker standardisiert und verfahrensbasiert machen .... Wichtige operative und Managementfragen müssen vom Parteikomitee besprochen werden, bevor der Unternehmensvorstand oder das leitende Management über sie entscheidet.“
- (443) Die chinesische Regierung hat kürzlich angegeben, dass sogar Aktionäre von Finanzinstituten die Ausübung der Kontrolle der chinesischen Regierung durch ihren Corporate-Governance-Rahmen wie folgt sicherstellen müssen: „Großaktionäre von Banken und Versicherungsträgern müssen Banken und Versicherungsträger unterstützen, indem sie eine unabhängige und solide Corporate-Governance-Struktur aufbauen, mit wirksamen Kontrollen und Gegenkontrollen, und Banken und Versicherungsträger fördern und unterstützen, um die organische Integration der Führungsrolle der Partei in die Corporate Governance sicherzustellen.“<sup>(127)</sup>
- (444) Schließlich wird in den Kriterien zur Leistungsbewertung der NFRA für Geschäftsbanken nun insbesondere berücksichtigt, inwiefern Finanzinstitute den nationalen Entwicklungszielen und der Realwirtschaft dienen und vor allem, wie sie strategischen und aufstrebenden Wirtschaftszweigen dienen<sup>(128)</sup>.
- (445) Deshalb gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung einen Rechtsrahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Führungskräfte und Aufsichtsorgane der mitarbeitenden staatseigenen Bank einzuhalten hatten. Über diesen Rechtsrahmen übte die chinesische Regierung somit eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank bei der Vergabe von Darlehen an Unternehmen des BEV-Wirtschaftszweigs aus. Die wichtigsten Aufgaben der staatseigenen Bank beziehen sich auf die spezifischen Aufgaben, die ihr von der chinesischen Regierung über diesen Rechtsrahmen zugewiesen wurden, wodurch sie zu einem Werkzeug der chinesischen Regierung für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wird.
- (446) Die Kommission suchte ferner nach konkreten Beweisen für die Ausübung einer bedeutsamen Kontrolle auf der Grundlage konkreter Darlehen, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller gewährt wurden. In ihrer Fragebogenantwort erklärte die teilweise mitarbeitende staatseigene Bank, dass sie ein internes Ratingmodell verwendet, um die Kreditwürdigkeit von Kreditnehmern anhand der historischen Ausfalldaten zu bewerten, wobei qualitative und quantitative Indikatoren herangezogen und Kreditnehmer nach der Höhe ihrer Ausfallwahrscheinlichkeit eingestuft werden. Die EXIM-Bank erläuterte weiter, dass es keine Unterschiede bei den Richtlinien für den Wirtschaftszweig, in dem der Kreditnehmer tätig ist, oder seine Eigentumsverhältnisse gebe und dass das Risikobewertungsmodell marktbasierter sei.
- (447) Wie bereits in Erwägungsgrund 261 dargelegt, weigerte sich die teilweise mitarbeitende staatseigene Bank, konkrete Beispiele für ihre Kreditrisikobewertung hinsichtlich der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen anzugeben, mit der Begründung, bei den angeforderten Informationen handele es sich um interne Informationen der Bank, die vertrauliche Geschäftsinformationen enthielten, die nicht offengelegt werden dürfen, obwohl der Kommission eine schriftliche Zustimmung der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen zur Aufhebung der Verschwiegenheitspflicht vorlag. Die EXIM-Bank beantwortete auch keine Fragen zu den qualitativen und quantitativen Indikatoren, die zur Einstufung von Kreditnehmern nach ihrer Ausfallwahrscheinlichkeit verwendet werden.

<sup>(127)</sup> Artikel 13 der Bekanntmachung über die Überwachungsregelungen hinsichtlich des Verhaltens von Großaktionären von Banken und Versicherungsträgern (CBIRC Nr. 43 von 2021).

<sup>(128)</sup> Siehe CBIRC, Notice on the Commercial banks performance evaluation method, herausgegeben am 15. Dezember 2020: [http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104\\_3638904.htm](http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm)

- (448) Im Laufe der Untersuchung verwies die chinesische Regierung auf die Auslegung des Bankgesetzes durch den Nationalen Volkskongress und der Artikel 4, 5 und 41 des Bankgesetzes, wonach Geschäftsbanken in China als unabhängige juristische Personen tätig seien, die ohne Einmischung seitens einer Stelle oder Person eigene Entscheidungen treffen und die keine Stelle oder Person eine Geschäftsbank dazu zwingen dürfe, Darlehen zu gewähren oder eine Garantie zu gewähren. Außerdem brachte die chinesische Regierung vor, dass Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe nicht verpflichtend, sondern lediglich eine Leitlinie sei.
- (449) Wie in Erwägungsgrund 440 erwähnt, vertrat die Kommission die Auffassung, dass das chinesische Bankengesetz und der Beschluss Nr. 40 verbindlich sind. Außerdem wurde das Vorbringen, dass die Banken bei ihren Entscheidungen über die Vergabe von Darlehen die von der Regierung verfolgte Politik und die Pläne derselben nicht berücksichtigen würden, durch die Ergebnisse der Untersuchung sowie die Feststellungen der Kommission in vorhergehenden Untersuchungen zum selben Subventionsprogramm<sup>(129)</sup> nicht bestätigt. So stellte die Kommission beispielsweise fest, dass die drei Gruppen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller von einer Darlehensvergabe zu Vorzugsbedingungen unter dem Marktzinssatz profitiert haben.
- (450) Die Untersuchung ergab, dass Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe in der Praxis tatsächlich angewandt wird und dass Artikel 4, 5 und 41 des Bankgesetzes vorbehaltlich des Artikels 34 des Bankgesetzes anwendbar sind, das heißt, wenn der Staat eine Politik festlegt, setzen die Banken sie um und folgen den Anweisungen des Staates. In der Tat, während Artikel 4 und 5 des Bankgesetzes zu Kapitel I gehören, das die allgemeinen Bestimmungen enthält, gehört Artikel 34 zu Kapitel IV, in dem die grundlegenden Vorschriften für Darlehen festgelegt werden. Der Wortlaut von Artikel 34, nämlich dass „Geschäftsbanken ... ihre Darlehensgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik [betreiben]“, zeigt, dass diese Vorschrift nicht empfehlenden, sondern vielmehr verbindlichen Charakters ist und dass Banken darin die klare Anweisung erteilt wird, bei der Betreibung ihrer Darlehensgeschäfte die staatliche Industriepolitik zu berücksichtigen. In diesem besonderen Fall wird, wie in Erwägungsgrund 221 aufgeführt, im Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2012-2020) eindeutig auf Kreditmanagement- und Darlehensbewertungssysteme verwiesen, die Anreize für die Entwicklung von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik schaffen. Die Kommission stellte außerdem fest, dass mit dem Beschluss Nr. 40 des Staatsrats alle Finanzinstitute angewiesen werden, nur geförderte Projekte mit Krediten zu unterstützen; außerdem ist darin das Versprechen formuliert, weitere Vorzugsregelungen für Projekte der Kategorie der geförderte Wirtschaftszweige umzusetzen. Nach Artikel 17 desselben Beschlusses sollen die Banken zwar auch Kreditgrundsätze einhalten, doch die Kommission konnte bei der Untersuchung nicht feststellen, dass dies in der Praxis auch so gehandhabt wurde. Im Gegenteil, Darlehen wurden den ausführenden Herstellern unabhängig von ihrer finanziellen Lage und Kreditwürdigkeit gewährt. Diese Feststellung ist nicht neu und wurde bereits in früheren Untersuchungen<sup>(130)</sup> getroffen.
- (451) Wie in den Erwägungsgründen 442 und 444 dargelegt, ergibt sich der enge und verbindliche Charakter des Rechtsrahmens für die Tätigkeiten der Finanzinstitute schließlich auch daraus, dass alle wichtigen Fragen zum operativen Geschäft und dem Management der Banken von der Partei geprüft werden, was in der Corporate-Governance-Struktur der Banken fest verankert ist, sowie daraus, dass die Leistungsbewertung der Banken sich an ihren Anstrengungen orientiert, strategischen und aufstrebenden Unternehmen wie dem BEV-Wirtschaftszweig zu dienen.
- (452) Da konkrete Belege für Prüfungen der Kreditwürdigkeit nicht verfügbar waren, prüfte die Kommission das in den Erwägungsgründen 434 bis 444 beschriebene allgemeine Rechtsumfeld sowie das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank im Hinblick auf die Vergabe von Darlehen an die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen. Dieses Verhalten stand im Widerspruch zur erklärten Haltung der EXIM-Bank, da sie in der Praxis nicht auf der Grundlage sorgfältiger marktbezogener Risikobewertungen handelte.
- (453) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller Darlehen zu Zinssätzen gewährt wurden, die im Bereich des vom National Interbank Funding Center (im Folgenden „NIFC“) bekannt gegebenen Leitzinssatzes für Kredite (Loan Prime Rate – im Folgenden „LPR“) oder darunter lagen. Der LPR wurde am 20. August 2019 eingeführt und ersetzt den früheren Referenzzinssatz der PBOC.<sup>(131)</sup> Die Bereitstellung von Finanzierungen zu Zinssätzen, die unter oder nahe dem risikofreien Zinssatz des Landes auf dem Interbankenmarkt liegen, zeigt deutlich, dass das Risiko nicht angemessen berücksichtigt wurde. Angesichts der mangelnden Bereitschaft der Finanzinstitute zur Mitarbeit oder der Weigerung der EXIM-Bank, Informationen über die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen zu übermitteln, obwohl eine Bankgenehmigung vorlag, musste die Kommission die verfügbaren Informationen heranziehen und kam daher zu dem Schluss, dass die Darlehen unabhängig von der tatsächlichen Finanz- und Kreditrisikolage der Unternehmen gewährt wurden, wie in Abschnitt 3.5.2.3 dargelegt. Bei einem Vergleich mit den Zinssätzen, die den Risikoprofilen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller entsprochen hätten, ergibt sich somit, dass die Darlehen zu Zinssätzen unterhalb der marktüblichen Zinssätze gewährt wurden.

<sup>(129)</sup> Siehe z. B. die in Fußnote 12 bzw. in Abschnitt 3.4.1.1. Buchstabe b und Abschnitt 3.5.1.1 zitierten Fälle (HRF, Reifen und Elektrofahrräder).

<sup>(130)</sup> Ebd. Fußnote 12.

<sup>(131)</sup> <http://www.pbc.gov.cn/zhengcehuobisi/125207/125213/125440/3876551/de24575c/index2.html>.

- (454) Insbesondere hinsichtlich der EXIM-Bank ist es unstrittig, dass es sich um eine Policy Bank handelt, die nach eigenen Aussagen die Regierungspolitik direkt umsetzt. Wie auf ihrer Website <sup>(132)</sup> beschrieben, handelt es sich bei der EXIM-Bank um eine staatliche finanzierte, staatseigene Policy Bank, die direkt dem Staatsrat untersteht und dazu bestimmt ist, unter anderem den Außenhandel Chinas zu fördern und die Strategie „Going Global“ umzusetzen.
- (455) Vor diesem Hintergrund gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung hinsichtlich der Darlehensvergabe an geförderte Wirtschaftszweige einen Rechtsrahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Führungskräfte und Aufsichtsorgane der Bank einzuhalten hatten. Dieser Rechtsrahmen ließ den Führungskräften und Aufsichtsorganen der Bank keinen Spielraum bei der Frage, ob sie im Hinblick auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller den Rahmen einhalten oder nicht, wodurch das Management der Bank in einem Abhängigkeitsverhältnis steht.
- (456) Über diesen Rechtsrahmen übte die chinesische Regierung somit eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank bei der Vergabe von Darlehen an Unternehmen des BEV-Wirtschaftszweigs aus.
- (457) Wie in Erwägungsgrund 434 dargelegt, bemühte sich die Kommission um auf konkrete Darlehen gestützte konkrete Beweise dafür, dass eine bedeutsame Kontrolle ausgeübt wurde. Die mitarbeitende staatseigene Bank übermittelte allerdings bestimmte notwendige Informationen nicht, einschließlich ihrer spezifischen Kreditrisikobewertungen über die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen. Mangels konkreter Beweise für diese Kreditrisikobewertungen prüfte die Kommission das allgemeine Rechtsumfeld der Darlehensvergabe an geförderte Wirtschaftszweige wie den BEV-Wirtschaftszweig gemeinsam mit dem Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank und stellte fest, dass die Bank nicht auf der Grundlage sorgfältiger marktbezogener Risikobewertungen handelte.
- (458) Wie in Erwägungsgrund 453 dargelegt, wurden Darlehen zudem den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller zu Zinssätzen, die im Bereich des Leitzinssatzes für Kredite oder darunter lagen, gewährt, und zwar unabhängig von ihrer Finanz- und der Kreditrisikolage. In Anbetracht des in Abschnitt 3.5.1.10 beschriebenen Risikoprofils der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und der Tatsache, dass die ausführenden Hersteller aufgrund der von der Kommission durchgeführten Risikoanalyse ein Rating von B erhalten hätten und deshalb Zinssätze zahlen hätten müssen, die deutlich über dem risikofreien Satz lagen, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die betreffenden Darlehen zu Zinssätzen unterhalb der marktüblichen Zinssätze gewährt wurden.
- (459) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank in Bezug auf ihre Kreditvergabepolitik und die Risikobewertung für den BEV-Wirtschaftszweig ausgeübt hat.

#### 3.5.1.6. Schlussfolgerungen zu mitarbeitenden staatseigenen Finanzinstituten

- (460) Die Kommission stellte fest, dass die teilweise mitarbeitende staatseigene Bank bei der Ausübung hoheitlicher Aufgaben den vorstehend dargelegten Rechtsrahmen in Bezug auf den BEV-Wirtschaftszweig umgesetzt hat. Insoweit handelte sie als öffentliche Körperschaft im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung und in Übereinstimmung mit der einschlägigen Rechtsprechung der WTO.

#### 3.5.1.7. Nicht mitarbeitende staatseigene Finanzinstitute

- (461) Die 1996 veröffentlichten Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe <sup>(133)</sup> zielten darauf ab, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit Darlehen, insbesondere zur Förderung einer spezifischen sozioökonomischen Entwicklung, zu regeln <sup>(134)</sup>. Gemäß dem Beschluss Nr. 40 <sup>(135)</sup> greift die chinesische Regierung auch in die Darlehenstransaktionen von Finanzunternehmen ein, indem sie Industriesektoren benennt, die von einem bevorzugten Zugang zu Krediten profitieren sollten, und indem sie Finanzinstitute verpflichtet, bei der Vergabe von Darlehen die staatliche Industriepolitik zu berücksichtigen.

<sup>(132)</sup> Siehe <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/>.

<sup>(133)</sup> Die von der PBOC am 28. Juni 1996 veröffentlichten Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe.

<sup>(134)</sup> Kapitel 1 Artikel 1 der von der PBOC am 28. Juni 1996 veröffentlichten Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe.

<sup>(135)</sup> Beschluss des Staatsrats über die Bekanntmachung und Umsetzung der vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur vom 2. Dezember 2005, Guo Fa (2005) Nr. 40.

- (462) Die herausragende Rolle staatlicher (anstelle rein kommerzieller) Erwägungen, die der Staat den Geschäftsbanken, insbesondere staatseigenen Finanzinstituten, bei der Gestaltung ihrer Kreditvergabestrategien auferlegt, ist auch in der Bekanntmachung des Finanzministeriums vom 15. Dezember 2020 über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken deutlich sichtbar. Den Bestimmungen der Bekanntmachung zufolge muss berücksichtigt werden, inwiefern Unternehmen den nationalen Entwicklungszielen und der Realwirtschaft dienen und wie sie insbesondere strategischen und aufstrebenden Wirtschaftszweigen dienen. In Artikel 4 der Mitteilung heißt es: „Die Leistungsbewertung von Geschäftsbanken ist eine starke und wirksame Garantie für die Umsetzung der nationalen Makropolitik.“<sup>(136)</sup>
- (463) Wie in Abschnitt 3.3.1.1 dargelegt, hat mit Ausnahme der EXIM-Bank keines der staatseigenen Finanzinstitute, die Darlehen an die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen vergaben, den spezifischen Fragebogen beantwortet. Zu diesen Banken gehören: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing<sup>(137)</sup>, Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun<sup>(138)</sup>, Bank of Nanjing<sup>(139)</sup>, Bank of Ningbo<sup>(140)</sup>, Bank of Shanghai<sup>(141)</sup>, Bank of Tianjin<sup>(142)</sup>, China CITIC Bank<sup>(143)</sup>, China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank<sup>(144)</sup>, China Industrial Bank Co. Ltd<sup>(145)</sup>, China Merchants Bank<sup>(146)</sup>, China Minsheng Bank<sup>(147)</sup>, Export-Import Bank of China – EXIM Bank, ICBC, Ping An Bank<sup>(148)</sup>, Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd<sup>(149)</sup>, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd<sup>(150)</sup>, Chong Hing Bank Limited<sup>(151)</sup>, Huishang Bank Co., Ltd<sup>(152)</sup>, Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd.<sup>(153)</sup> sowie Zhongyuan Bank Co., Ltd<sup>(154)</sup>. Die chinesische Regierung übermittelte weder Informationen zu den Beteiligungsverhältnissen der Banken, ihrer Leitungsstruktur und Risikobewertung noch lieferte sie Beispiele für spezifische Darlehen an den BEV-Wirtschaftszweig.
- (464) Entsprechend den Schlussfolgerungen in Abschnitt 3.3.1.1 beschloss die Kommission daher, anhand der verfügbaren Informationen zu prüfen, ob diese staatseigenen Finanzinstitute als öffentliche Körperschaften anzusehen sind.

<sup>(136)</sup> Siehe die Bekanntmachung des Finanzministeriums vom 15. Dezember 2020 über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken, abrufbar unter [http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104\\_3638904.htm](http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm).

<sup>(137)</sup> Siehe Bank of Beijing Y2022 Annual Report (April 2023) <https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf>

<sup>(138)</sup> Siehe Bank of Kunlun Co. Ltd abstract of annual report 2022 <https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf>

<sup>(139)</sup> Siehe Bank of Nanjing 2023 Annual Report <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf>

<sup>(140)</sup> Siehe die PBOC-Liste der systemrelevanten chinesischen Banken von 2022: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html>.

<sup>(141)</sup> Siehe Bank of Shanghai 2022 Annual Report <https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf>.

<sup>(142)</sup> Siehe Bank of Tianjin Annual Report 2020 [https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor\\_relations97/investor\\_calendar/financial\\_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf](https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf).

<sup>(143)</sup> Siehe China CITIC Bank, 2021 Annual Report, abrufbar unter: [https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES\\_H\\_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF](https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES_H_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF).

<sup>(144)</sup> Siehe China Everbright Bank, 2021 Semi-Annual Report, abrufbar unter: [https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB\\_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500](https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500).

<sup>(145)</sup> Siehe ICBC, Annual Report 2021, abrufbar unter: [file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES\\_H\\_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF](file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES_H_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF).

<sup>(146)</sup> Siehe China Merchants Bank, Annual Report 2022, S. 125, abrufbar unter: [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202303241584543269\\_1.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf).

<sup>(147)</sup> Siehe China Minsheng Bank, Annual Report 2022, abrufbar unter: <https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf>, S. 94.

<sup>(148)</sup> Siehe Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders, abrufbar unter: [https://group.pingan.com/investor\\_relations/major\\_shareholders.html](https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html).

<sup>(149)</sup> Siehe SAIC Motor Corporation Limited [https://www.saicmotor.com/english/images/investor\\_relations/annual\\_report/2022/7/12/763203D083E54499855A319FB8356217.pdf](https://www.saicmotor.com/english/images/investor_relations/annual_report/2022/7/12/763203D083E54499855A319FB8356217.pdf)

<sup>(150)</sup> Siehe Shanghai Pudong Development Bank, 2021 Semi-Annual Report, abrufbar unter: [https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000\\_20210828\\_4\\_HEBMzsvE.pdf](https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf).

<sup>(151)</sup> Siehe Unternehmensstruktur von Chong Hing Bank Limited: <https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml>.

<sup>(152)</sup> Siehe Annual report 2023 <https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF>

<sup>(153)</sup> Siehe Annual report 2023 [https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS\\_20240417\\_11162624\\_0.PDF](https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF)

<sup>(154)</sup> Siehe Annual Report 2023 <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf>

- (465) In einer früheren Antisubventionsuntersuchung <sup>(155)</sup> hatte die Kommission festgestellt, dass die Banken, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller im damaligen Fall Darlehen gewährt hatten, ganz oder teilweise im Eigentum des Staates selbst oder staatseigener juristischer Personen standen. Da die Banken den spezifischen Fragebogen nicht beantworteten, stützte sich die Kommission auf öffentlich verfügbare Informationen wie die Website der Bank, Jahresberichte, Informationen in Bankverzeichnissen oder im Internet. Im Einklang mit den Ergebnissen dieser früheren Untersuchungen bestätigte die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen <sup>(156)</sup>, dass der Staat den Bankensektor dominiert <sup>(157)</sup>, indem er an allen staatseigenen Geschäftsbanken Kontrollbeteiligungen hält und bei einigen Aktienbanken entweder über Direktinvestitionen von Central Huijin oder indirekt über andere staatseigene juristische Personen Mehrheitsaktionär war. In Erwägungsgrund 468 sind die Bankunternehmen aufgeführt, die von den ausführenden Herstellern gemeldet wurden, an denen der Staat eine Mehrheitsbeteiligung hält. Da sich die Sachlage seit ähnlichen rezenten Untersuchungen <sup>(158)</sup> nicht geändert hat, wurde davon ausgegangen, dass alle staatseigenen Finanzinstitute, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Finanzmittel zur Verfügung gestellt haben, teilweise oder vollständig im Eigentum des Staates selbst oder im Eigentum staatseigener juristischer Personen stehen.

#### 3.5.1.8. Schlussfolgerungen zu allen staatseigenen Finanzinstituten

- (466) Aufgrund dieser Erwägungen stellte die Kommission fest, dass alle staatseigenen chinesischen Finanzinstitute, die den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen mitarbeitender ausführender Hersteller Finanzierungen gewährt hatten, öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sind.
- (467) Außerdem gelangte die Kommission auf der Grundlage derselben Informationen zu dem Schluss, dass, selbst wenn die staatseigenen Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen wären, diese aus denselben bereits in Abschnitt 3.5.1.9 genannten Gründen als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten mussten. Somit wäre ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zuzurechnen.

#### 3.5.1.9. Von der chinesischen Regierung betraute oder angewiesene private Finanzinstitute

- (468) Wie in früheren Untersuchungen <sup>(159)</sup> stellte die Kommission im vorliegenden Fall fest, dass die folgenden in China tätigen Banken und privaten Finanzinstitute den in dieser Untersuchung in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller Darlehen gewährt hatten: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd.,

<sup>(155)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1, Erwägungsgründe 210 und 211).

<sup>(156)</sup> Updated Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, 10. April 2024, SWD(2024) 91 final (im Folgenden „China-Bericht“), Kapitel 6.3 Banking Sector, S. 137-144.

<sup>(157)</sup> Siehe auch Chorzeempa, M. und Véron, N., Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?, PIIE, März 2023, S. 2, abrufbar unter <https://www.pii.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf>.

<sup>(158)</sup> Ebd. Fußnote 12.

<sup>(159)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17) (im Folgenden „HRF-Fall“ (Hot-Rolled Flat Products – HRF)), Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (Abl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1) (im Folgenden „Reifen-Fall“), Durchführungsverordnung (EU) 2021/2287 der Kommission zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344) (im Folgenden „ACF-Fall“ (Aluminium Converter Foil – ACF)), Durchführungsverordnung (EU) 2020/776 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten (Abl. L 189 vom 15.6.2020, S. 33) (im Folgenden „GFF-Fall“ (Glass Fibre Fabrics – GFF)) und Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 12 vom 19.1.2022, S. 34) (im Folgenden „OFC-Fall“ (Optical Fibre Cables – OFC)).

DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited, und Yushan Bank (China) Co. Im Einklang mit der entsprechenden Analyse in Abschnitt 3.5.1.8 wurde angenommen, dass diese Banken und privaten Finanzinstitute unter der Aufsicht der CBRC von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen wurden. Da keine gegenteiligen Informationen vorgelegt wurden, hielt die Kommission in dieser Untersuchung an dieser Schlussfolgerung fest.

- (469) Die Kommission untersuchte, ob alle diese Finanzinstitute im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung damit betraut oder dazu angewiesen worden waren, dem BEV-Wirtschaftszweig Subventionen zu gewähren.
- (470) Dem WTO-Rechtsmittelgremium zufolge liegt eine „Betrauung“ dann vor, wenn eine Regierung einer privaten Einrichtung Verantwortung überträgt, während eine „Anweisung“ dann gegeben ist, wenn die Regierung ihre Befugnisse gegenüber einer privaten Einrichtung ausübt.<sup>(160)</sup> In beiden Fällen greift die Regierung auf eine private Einrichtung als Vertreter zur Durchführung der finanziellen Beihilfe zurück, und in den meisten Fällen würde erwartet, dass eine Betrauung oder Anweisung einer privaten Einrichtung eine gewisse Form der Androhung oder eines Anreizes umfasst.<sup>(161)</sup> Gleichzeitig gestattet es Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung den Mitgliedstaaten nicht, Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Waren zu ergreifen, wenn die Regierung lediglich allgemeine Regulierungsbefugnisse ausübt<sup>(162)</sup> bzw. wenn ein staatlicher Eingriff allein aufgrund der gegebenen tatsächlichen Umstände und der Ausübung der Wahlfreiheit der Akteure auf diesem Markt zu einem bestimmten Ergebnis führen kann oder auch nicht<sup>(163)</sup>. Die Begriffe „betrauen“ und „anweisen“ implizierten dagegen eine aktivere Rolle der Regierung als einfach nur eine begünstigende.<sup>(164)</sup>
- (471) Die Kommission stellte fest, dass der in den Erwägungsgründen 434 bis 442 genannte für den Sektor maßgebliche Rechtsrahmen für alle Finanzinstitute in der VR China gilt – auch für private Finanzinstitute. Dies wird auch dadurch deutlich, dass das Bankengesetz und die verschiedenen Erlässe der CBIRC auf alle aus chinesischen Quellen finanzierten Banken und auf alle Banken mit ausländischer Beteiligung unter Leitung der CBIRC anzuwenden sind.
- (472) Zudem ähnelten die Bedingungen in den meisten Darlehensverträgen mit privaten Finanzinstituten denen der Verträge mit staatseigenen Banken und die von den privaten Finanzinstituten gewährten Zinssätze bewegten sich in ähnlicher Höhe wie die von den staatseigenen Finanzinstituten gewährten Zinssätze. Daraus wird ersichtlich, dass diese Banken de facto Darlehen zu Vorzugsbedingungen im Einklang mit der Kontrolle der chinesischen Regierung über den Bankensektor gewähren.
- (473) Da von den privaten Finanzinstituten keine anderslautenden Informationen vorgelegt wurden, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass, was den BEV-Wirtschaftszweig angeht, alle in China unter Aufsicht der NFRA tätigen Finanzinstitute (einschließlich der privaten Finanzinstitute) im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv erster Gedankenstrich der Grundverordnung vom Staat betraut oder angewiesen wurden, die Politik der Regierung umzusetzen und im BEV-Wirtschaftszweig Darlehen zu Vorzugszinssätzen zu vergeben<sup>(165)</sup>.

#### 3.5.1.10. Ratings

- (474) In früheren Antisubventionsuntersuchungen hatte die Kommission bereits festgestellt, dass die inländischen Ratings, die chinesischen Unternehmen erteilt wurden, nicht zuverlässig waren; diese Feststellung wurde auf der Grundlage einer vom Internationalen Währungsfonds veröffentlichten Studie<sup>(166)</sup>, die eine Diskrepanz zwischen

<sup>(160)</sup> WT/DS/296, DS296, United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea), Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 21. Februar 2005, Rn. 116.

<sup>(161)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 116.

<sup>(162)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 115.

<sup>(163)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 114, in Übereinstimmung mit dem diesbezüglichen Bericht des Panels, DS 194, Rn. 8.31.

<sup>(164)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 115.

<sup>(165)</sup> Siehe die in Fußnote 12 zitierten Fälle.

<sup>(166)</sup> IMF Working Paper „Resolving China’s Corporate Debt Problem“ von Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, Oktober 2016, WP/16/203.

internationalen und chinesischen Ratings ergab, getroffen. Tatsächlich werden nach Angaben des IWF über 90 % der chinesischen Anleihen von lokalen Ratingagenturen mit AA bis AAA bewertet. Dies ist nicht mit anderen Märkten wie dem Unionsmarkt oder den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden „Vereinigte Staaten“ oder „US“) vergleichbar. So erhalten beispielsweise weniger als 2 % der Unternehmen auf dem US-Markt solch erstklassigen Bewertungen. Chinesische Ratingagenturen sind demnach stark auf das oberste Ende der Rating-Skala ausgerichtet. Sie verfügen über sehr breite Rating-Skalen und neigen dazu, Anleihen mit deutlich unterschiedlichen Ausfallrisiken in einer umfassenden Rating-Kategorie zu bündeln.<sup>(167)</sup> China bond market insight 2021 von Bloomberg<sup>(168)</sup> zufolge dominieren fünf lokale chinesische Ratingagenturen den Anleihemarkt: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance und Golden credit rating, und etwa 90 % der Anleihen werden von lokalen Ratingagenturen mit AAA bewertet. Viele der Emittenten haben jedoch von S&P ein niedrigeres globales Emittentenrating von A und BBB erhalten.<sup>(169)</sup>

- (475) Darüber hinaus nehmen ausländische Ratingagenturen wie Standard and Poor's und Moody's bei der Bewertung chinesischer Anleihen im Ausland in der Regel eine Anhebung des Baseline-Ratings des Emittenten vor, die auf einer Schätzung der strategischen Bedeutung des Unternehmens für die chinesische Regierung und der Solidität jeder impliziten Garantie basiert.<sup>(170)</sup>
- (476) Ergänzend zu dieser Analyse geht aus früheren Fällen hervor, dass die chinesische Regierung ihren Einfluss auch auf den Ratingmarkt ausüben kann.
- (477) Den von der chinesischen Regierung in früheren Fällen übermittelten Informationen zufolge waren 14 Ratingagenturen auf dem chinesischen Anleihemarkt tätig, darunter zwölf inländische Ratingagenturen. Zweitens besteht kein freier Zugang zum chinesischen Ratingmarkt. Es handelt sich im Wesentlichen um einen geschlossenen Markt, da Ratingagenturen von der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde (China Securities Regulatory Commission – im Folgenden „CSRC“) oder der PBOC eine Genehmigung erteilt werden muss, bevor sie ihren Betrieb aufnehmen können.<sup>(171)</sup> Die PBOC kündigte Mitte 2017 an, dass ausländische Ratingagenturen unter bestimmten Bedingungen Ratings auf einem Teil des inländischen Anleihemarktes durchführen dürften. Diese Ratingagenturen folgen jedoch chinesischen Ratingskalen und sind daher, wie in Erwägungsgrund 475 erwähnt, nicht ohne Weiteres mit internationalen Ratings vergleichbar.
- (478) Schließlich wird in einer Studie von Allianz Global Investors aus dem Jahr 2021 festgehalten, dass Chinas Onshore-Ratingsystem von internationalen Ratingkonventionen abweicht, wodurch die Feststellungen der Kommission bestätigt werden. So würden beispielsweise mit AA+ bewertete Onshore-Anleihen auf einer internationalen Skala in der Regel als „Hochzinsanleihen“ bewertet.<sup>(172)</sup>
- (479) Schließlich wies die OECD 2022 darauf hin, dass Mängel auf dem Ratingmarkt, einschließlich überhöhter Ratings und schwacher Warnsysteme, die gesunde Entwicklung des Anleihemarkts behindern.<sup>(173)</sup>
- (480) Darüber hinaus stellte die Kommission fest<sup>(174)</sup>, dass das chinesische Ratingsystem nicht als ausschließlich von den Marktkräften bestimmt angesehen werden kann und dass es auf einer verzerrter Grundlage operiert.
- (481) In Anbetracht der Ausführungen in den Erwägungsgründen 474 bis 478 kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Ratings keine zuverlässige Bewertung des Kreditrisikos des Basiswerts liefern. Diese Ratings wurden auch durch die politischen Ziele der Förderung strategischer Schlüsselindustrien (z. B. des BEV-Wirtschaftszweiges) verzerrt.

<sup>(167)</sup> Livingston, M. Poon, W.P.H. und Zhou, L. (2017), Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, in: Journal of Banking & Finance, S. 24.

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

<sup>(169)</sup> China bond market insight 2021, Fußnote 59, S. 31.

<sup>(170)</sup> Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. und Neelakantan, U. (2017), China's broken promises: why it is not a market-economy, Wiley Rein LLP, S. 68.

<sup>(171)</sup> Siehe Fußnote 71 in Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China.

<sup>(172)</sup> Abrufbar unter: <https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf>

<sup>(173)</sup> Siehe OECD Economic Surveys: China, März 2022, S. 34-35, abrufbar unter: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf>.

<sup>(174)</sup> Siehe Kommission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, 10. April 2024, SWD(2024) 91 final (im Folgenden „China-Bericht“), Kapitel 6, S. 156-160.

### 3.5.2. Vorzugsfinanzierung: Darlehen

#### 3.5.2.1. Arten von Darlehen

##### 1) Kurz- und langfristige Darlehen

(482) Die Kommission stellte fest, dass Unternehmen der drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen verschiedene kurz- und langfristige Darlehen in Anspruch nahmen, um ihre Tätigkeiten zu finanzieren. Diese wurden hauptsächlich für den täglichen Betrieb, Betriebskapitalbedarf, Sonderprojekte, Investitionen und zur Ablösung anderer Darlehen verwendet. Die in die Stichprobe aufgenommenen Gruppen ausführender Hersteller nahmen auch kurz- und langfristige Ausfuhrkredite in Anspruch.

##### 2) Darlehen, die ausdrücklich zur Ablösung anderer Darlehen bestimmt sind (revolvierende Darlehen)

(483) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass eine in die Stichprobe einbezogene Gruppe Darlehen aufnahm, die ausdrücklich dazu bestimmt waren, das bei Darlehen am Fälligkeitsdatum zurückgezahlte Kapital durch frisches Kapital aus neuen Darlehen zu ersetzen. Solche revolvierenden Darlehen sind in der Regel ein Zeichen für Liquiditätsprobleme des Kreditnehmers und beinhalten eine höhere Risikoexposition für die gewährenden Banken. Im Einklang mit den Ergebnissen früherer Untersuchungen<sup>(175)</sup> gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass einige Unternehmen durch diese Praxis ihre Verbindlichkeiten umstrukturieren und Mittel erhalten könnten, ohne die sie ihren Rückzahlungsverpflichtungen nicht nachkommen könnten, was somit als Anzeichen für Probleme bei der Schuldenrückzahlung zu betrachten ist.

##### 3) Finanzierung zur Umschuldung langfristiger Darlehen

(484) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass bestimmte Stichprobenunternehmen Anleihen ausdrücklich zur Rückzahlung von Schulden (d. h. von Darlehen) begeben haben. Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass einige Unternehmen durch Umschuldungen über dieses Instrument ihre Verbindlichkeiten umstrukturieren, Rückzahlungsfristen verlängern und Mittel erhalten könnten, ohne die sie ihren Rückzahlungsverpflichtungen nicht nachkommen könnten; Umschuldungen sind somit als Anzeichen für Probleme bei der Kapitalbeschaffung zu betrachten.

(485) Die Verwendung von Anleihen zu diesem Zweck gibt Anlass zu Bedenken nicht nur hinsichtlich der Schuldentragfähigkeit eines Unternehmens und somit seiner kurzfristigen Liquidität, sondern auch in Bezug auf seine langfristige Zahlungsfähigkeit. Das Vorliegen von Anleihen zur Rückzahlung von Darlehen bei einem Unternehmen wird daher als Hinweis darauf angesehen, dass sich das Unternehmen in einer schlechteren finanziellen Situation befindet, als es der Jahresabschluss auf den ersten Blick vermuten lässt, und dass ein zusätzliches Risiko im Zusammenhang mit kurz- und langfristigen Finanzierungen besteht.

#### 3.5.2.2. Spezifität

(486) Wie in Abschnitt 3.5.1.5 erläutert, werden die Finanzinstitute in mehreren ausdrücklich für Unternehmen des Wirtschaftszweigs für BEV geltenden Vorschriften angewiesen, diesen Unternehmen Darlehen zu vergünstigten Zinssätzen zu gewähren. Diese Vorschriften bestätigen, dass die Finanzinstitute eine Vorzugsfinanzierung nur an eine begrenzte Zahl von Unternehmen oder Wirtschaftszweigen vergeben, deren Geschäftstätigkeit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung entspricht. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass der Verweis auf den Wirtschaftszweig für BEV ausreichend klar ist, da dieser Sektor entweder namentlich oder durch einen Verweis auf die von ihm gefertigte Ware oder die Branchengruppe, der er angehört, ausgewiesen wird.

<sup>(175)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17) (im Folgenden „HRF-Fall“ (HRF – Hot-Rolled Flat Products)), Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1) (im Folgenden „Reifen-Fall“) und Durchführungsverordnung (EU) 2020/776 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten (ABl. L 189 vom 15.6.2020, S. 33) (im Folgenden „GFF-Fall“ (GGF – Glass Fibre Fabrics)).

## 3.5.2.3. Berechnung der Höhe der Subvention

- (487) Die Kommission berechnete die Höhe der anfechtbaren Subvention auf der Grundlage der den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenen Vorteile. Nach Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für das Vorzugsdarlehen bezahlt hat, und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen zu Marktbedingungen, das es am Markt erhalten könnte, bezahlt hätte.
- (488) Wie in den Abschnitten 3.5.1 und 3.5.2 erläutert, sind die von chinesischen Finanzinstituten gewährten Darlehen Ausdruck eines erheblichen staatlichen Eingreifens und wurden nicht zu den Zinssätzen vergeben, die auf einem funktionierenden Markt normalerweise gewährt würden.
- (489) Die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen unterschieden sich hinsichtlich ihrer allgemeinen Finanzlage. Allen kamen im Untersuchungszeitraum unterschiedliche Formen von Darlehen zugute, die sich etwa im Hinblick auf die Laufzeiten, die Sicherheitsleistungen, die Garantien und andere Vergabebedingungen unterschieden. Aus diesen beiden Gründen wurden den Unternehmen je nach den erhaltenen Darlehenspaketen auch unterschiedliche durchschnittliche Zinssätze zugestanden.
- (490) Die Kommission bewertete die Finanzlage der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils einzeln, um diesen Besonderheiten Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang wandte die Kommission die Berechnungsmethode für die Vergabe von Vorzugsfinanzierungen in der Form von Darlehen an, die im Rahmen der Antisubventionsuntersuchungen betreffend zur Weiterverarbeitung bestimmte Folien und dünne Bänder aus Aluminium mit Ursprung in der VR China, betreffend warmgewalzte Flacherzeugnisse mit Ursprung in der VR China, betreffend Reifen mit Ursprung in der VR China, betreffend bestimmte gewebte und/oder genähte Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der VR China und betreffend Kabel aus optischen Fasern mit Ursprung in der VR China<sup>(176)</sup> festgelegt wurde und in den folgenden Erwägungsgründen erläutert wird. Anschließend berechnete die Kommission den Vorteil, der den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils durch die Vorzugsfinanzierung in Form von Darlehen erwachsen ist, und rechnete den ermittelten Vorteil der untersuchten Ware zu.

## 1) BYD Group

- (491) Die Kommission stellte fest, dass die BYD Group im Jahr 2020 von einer chinesischen Rating-Agentur mit dem Rating „AAA“ bewertet worden war. Angesichts der in Abschnitt 3.5.1.10 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.
- (492) Wie bereits in den Erwägungsgründen 452 bis 459 erläutert, haben die chinesischen kreditgebenden Finanzinstitute keine Kreditwürdigkeitsprüfung vorgenommen. Um den Vorteil festzustellen, musste die Kommission daher prüfen, ob die Zinssätze für die Darlehen, die der BYD Group gewährt worden waren, den marktüblichen Zinssätzen entsprachen.
- (493) Die finanzielle Lage der BYD Group erschien der Finanzbuchhaltung dieses Unternehmens zufolge im Allgemeinen rentabel, mit einer Gewinnspanne von etwa 6 %. Die Gruppe verwendete kurz- und langfristige Verbindlichkeiten zur Finanzierung ihrer Tätigkeiten. Die Kommission bewertete die kurzfristige Liquidität und langfristige Solvenz des Unternehmens.
- (494) Im Hinblick auf die kurzfristige Liquidität zog die Kommission den Liquiditätskoeffizienten heran. Mit dieser Kennzahl wird die Fähigkeit des Unternehmens, kurzfristige Verpflichtungen, einschließlich kurzfristiger Verbindlichkeiten, zu erfüllen, gemessen.
- (495) Der Liquiditätskoeffizient des Unternehmens lag 2021 bei 0,89, ging 2022 auf 0,75 und dann im Untersuchungszeitraum auf 0,68 zurück. Trotz des Ratings „AAA“, mit dem das Unternehmen 2020 bewertet wurde, reichte das Umlaufvermögen des Unternehmens somit nicht aus, um seine kurzfristigen Verpflichtungen zu erfüllen. Es rechtfertigt keine hohe Bonitätseinstufung; dafür wäre ein Koeffizient von mindestens 2 erforderlich.
- (496) Unter Berücksichtigung dieses Indikators der kurzfristigen Liquidität gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass das betreffende Unternehmen kurzfristige Liquiditätsprobleme hat, was bedeutet, dass es als ein mit einem hohen Ausfallrisiko behafteter Schuldner einzustufen ist.

<sup>(176)</sup> ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344, Erwägungsgrund 237 (im Folgenden „Aluminiumfolien-Fall“), ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17, Erwägungsgründe 152 bis 244 (HRF-Fall), ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1, Erwägungsgrund 236 (Reifen-Fall), ABl. L 189 vom 15.6.2020, S. 33, Erwägungsgrund 300 (GFF-Fall) und ABl. L 12 vom 19.1.2022, S. 75, Erwägungsgrund 294 (im Folgenden „OFC-Fall“ (OFC – Optical Fibre Cables)).

- (497) Die Kommission zog für die Bewertung des langfristigen Solvenzrisikos die Schuldenquote heran. Mit diesem Koeffizienten wird die Fähigkeit des Unternehmens, langfristige Verbindlichkeiten zu begleichen, gemessen. Es wird von Kapitalgebern und Anlegern in Schuldverschreibungen für die Kreditwürdigkeitsprüfung des Unternehmens verwendet.
- (498) Mit der Schuldenquote wird die Höhe der Verbindlichkeiten, vor allem der langfristigen Verbindlichkeiten, gemessen. Der Verschuldungsgrad des Unternehmens war mit 0,78 hoch, was darauf hindeutet, dass das Unternehmen seine Tätigkeiten hauptsächlich über Schulden finanziert. Der Verschuldungsgrad nahm ebenfalls kontinuierlich zu, von 0,67 im Jahr 2021 auf 0,78 im Untersuchungszeitraum, was darauf hindeutet, dass das Unternehmen seine Tätigkeiten zunehmend über Schulden finanziert. Je höher der Verschuldungsgrad, desto höher ist das finanzielle Risiko des Unternehmens; dies bedeutet, dass es für das Unternehmen schwieriger sein kann, seine bestehenden Schulden zu bedienen.
- (499) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 495 bis 498 dargelegten Liquiditäts- und Solvenzprobleme vertrat die Kommission die Auffassung, dass die finanzielle Lage des Unternehmens instabil ist und es über ein hohes Risikoprofil für potenzielle Kreditgeber und Investoren verfügt.
- (500) Darüber hinaus hat die Kommission den Verschuldungsgrad der einzelnen Unternehmen mit den höchsten Quoten bei den finanziellen Vorteilen analysiert und festgestellt, dass ihr Verschuldungsgrad 2022 zwischen 0,71 und 0,97 lag.
- (501) Aufgrund dessen und angesichts der in den Abschnitt 3.5.1.10 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass das der BYD Group gewährte Rating „AAA“ nicht zuverlässig ist.
- (502) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Finanzlage der Gruppe einem B-Rating entspricht, welches nicht mehr als „Investment Grade“ betrachtet wird.
- (503) Auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Daten bei Bloomberg verwendete die Kommission als Vergleichswert den bei Anleihen von Firmen mit einem B-Rating zu erwartenden Aufschlag, der auf die Referenzzinssätze der PBOC angewandt wurde, bzw. nach dem 20. August 2019 auf den Leitzinssatz für Darlehen, der vom NIFC bekannt gegeben wurde <sup>(177)</sup>, um den marktüblichen Zinssatz zu bestimmen.
- (504) Dieser Aufschlag wurde durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit B-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zum Referenzzinssatz der PBOC bzw. nach dem 20. August 2019 zum Leitzinssatz für Darlehen hinzugerechnet, den das NIFC am Tag der Gewährung des Darlehens <sup>(178)</sup> für die Laufzeit des in Rede stehenden Darlehens veröffentlicht hatte. Die entsprechende Berechnung wurde für jedes der Unternehmensgruppe gewährte Darlehen einzeln vorgenommen.
- (505) Für auf Fremdwährung lautende Darlehen ergibt sich im Hinblick auf Marktverzerrungen und das Fehlen stichhaltiger Ratings dasselbe Bild, da diese Darlehen von denselben chinesischen Finanzinstituten gewährt werden. Daher wurden, wie bereits zuvor festgestellt, Unternehmensanleihen mit B-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung eines angemessenen Vergleichswerts herangezogen.
- 2) Geely Group
- (506) Wie bereits in den Erwägungsgründen 452 bis 459 erläutert, haben die chinesischen Kreditinstitute keine Bonitätsbeurteilung vorgenommen. Um den Vorteil festzustellen, musste die Kommission daher prüfen, ob die Zinssätze für die Darlehen, die der Geely Group gewährt worden waren, den marktüblichen Zinssätzen entsprachen.
- (507) Die finanzielle Lage von Geely Group erschien der Finanzbuchhaltung dieses Unternehmens zufolge im Allgemeinen rentabel, mit einer Gewinnspanne von etwa 3 %. Allerdings ging die Rentabilität im Vergleich zu 2021 zurück. Die Eigenkapitalrendite, also die Fähigkeit der Gruppe, Eigenkapital in Nettogewinne umzuwandeln, sank von 8 % im Jahr 2021 auf 5 % am Ende des Untersuchungszeitraums.
- (508) Die Geely Group verwendete kurz- und langfristige Verbindlichkeiten zur Finanzierung ihrer Tätigkeiten. Die Kommission bewertete die kurzfristige Liquidität und langfristige Solvenz der Gruppe.

<sup>(177)</sup> Siehe Erwägungsgrund (453).

<sup>(178)</sup> Bei festverzinslichen Darlehen. Bei Darlehen mit variablem Zinssatz wurde der Referenzzinssatz der PBOC im UZ zugrunde gelegt.

- (509) Was die kurzfristige Liquidität betrifft, hatte die Gruppe im Untersuchungszeitraum einen durchschnittlichen Liquiditätskoeffizienten von 1,03. Obwohl dieser leicht über 1 liegt, reicht das Umlaufvermögen des Unternehmens gerade, um die kurzfristigen Verpflichtungen zu erfüllen, was jedoch nicht ausreicht, um das hohe Rating zu begründen; dafür sollte das Unternehmen einen Koeffizienten von mindestens 2 haben. Die Liquidität zweiten Grades des Unternehmens lag am Ende des UZ bei 0,79, 2022 bei 0,76 und 2021 bei 0,79, wobei eine Liquidität zweiten Grades von mindestens 1 gegeben sein sollte. Tatsächlich ist ein Unternehmen mit einer Liquidität zweiten Grades unter 1 möglicherweise nicht in der Lage, seine kurzfristigen Verbindlichkeiten zeitnah zu begleichen. Im UZ lag die Liquidität ersten Grades des Unternehmens im Durchschnitt bei 0,4. Somit verfügte das Unternehmen nicht über ausreichende Liquidität, um seine kurzfristigen Verbindlichkeiten zu begleichen. Unter Berücksichtigung der Indikatoren der kurzfristigen Liquidität gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass das betreffende Unternehmen kurzfristige Liquiditätsprobleme hat, was bedeutet, dass es als ein mit einem hohen Ausfallrisiko behafteter Schuldner einzustufen ist.
- (510) Hinsichtlich der langfristigen Verbindlichkeiten wies die Geely Group eine hohe Fremdkapitalquote von 0,69 auf, d. h. 69 % der Vermögenswerte des Unternehmens werden durch Schulden finanziert. Der Verschuldungsgrad lag im Jahr 2021 bei 2,1, im Jahr 2022 bei 2,11 und am Ende des UZ bei 2,22, was darauf hindeutet, dass das Unternehmen seine Tätigkeiten hauptsächlich über Schulden finanziert. Je höher die Fremdkapitalquote und der Verschuldungsgrad sind, desto höher ist das finanzielle Risiko des Unternehmens. Darüber hinaus schloss während Untersuchungszeitraums eines der Unternehmen der Gruppe (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) einen Schuldenswap mit staatseigenen Banken, um seine Schuldenstruktur zu verbessern. Mit dieser Vereinbarung konnte das Unternehmen einen Teil seiner Schulden gegenüber staatseigenen Banken in Aktien umwandeln und damit die Verbindlichkeiten in seiner Bilanz verringern.
- (511) Ferner stellte die Kommission fest, dass die Geely Group Darlehen ausdrücklich zur Ablösung anderer Darlehen aufgenommen hat. Wie in Abschnitt 3.5.2.1 erläutert, wird das Vorhandensein revolvingender Darlehen als Indiz für ein zusätzliches Risiko im Zusammenhang mit Liquiditätsproblemen angesehen.
- (512) Ebenso stellte die Kommission fest, dass die Geely Group Anleihen zum Zwecke der Umschuldung aufgenommen hat. In diesem Fall deutete dies – wie in Abschnitt 4 ausgeführt – nach Ansicht der Kommission darauf hin, dass sich die Gruppe in einer schlechteren finanziellen Situation befindet, als es der Jahresabschluss auf den ersten Blick vermuten lässt, und dass ein zusätzliches Risiko im Zusammenhang mit kurz- und langfristigen Finanzierungen besteht.
- (513) Die Kommission stellte fest, dass die Geely Group von einer chinesischen Rating-Agentur mit dem Rating „AAA“ bewertet worden war. Angesichts der in Abschnitt 3.5.1.10 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.
- (514) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Finanzlage der Gruppe einem B-Rating entspricht. Nach den Rating-Definitionen von Standard & Poor ist ein Schuldner mit dem Rating „B“ anfälliger als die mit „BB“ bewerteten Schuldner, wobei der Schuldner jedoch derzeit noch in der Lage ist, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Dennoch können ungünstige geschäftliche, finanzielle oder wirtschaftliche Bedingungen die Fähigkeit oder Bereitschaft des Schuldners zur Erfüllung seiner finanziellen Verpflichtungen beeinträchtigen. Dieser Vergleichswert wird daher als angemessen erachtet, um die zusätzlichen Risiken abzubilden, die sich aus der Nutzung von revolvingenden Darlehen und Anleihen zum Zwecke der Umschuldung ergeben.
- (515) Um den marktüblichen Zinssatz zu ermitteln, wurde anschließend der zu erwartende Aufschlag auf von Firmen mit diesem B-Rating ausgegebene Anleihen auf den Referenzzinssatz der PBOC, bzw. – nach dem 20. August 2019 – auf den vom NIFC angekündigten Leitzinssatz für Darlehen angewandt.
- (516) Dieser Aufschlag wurde durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit B-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zum Referenzzinssatz der PBOC bzw. nach dem 20. August 2019 zum Leitzinssatz für Darlehen hinzugerechnet, den das NIFC am Tag der Gewährung des Darlehens für die Laufzeit des in Rede stehenden Darlehens veröffentlicht hatte. Die entsprechende Berechnung wurde für jedes dem Unternehmen gewährte Darlehen und für jede mit dem Unternehmen geschlossene Finanzierungsleasing-Vereinbarung einzeln vorgenommen.
- (517) Für auf Fremdwährungen lautende Darlehen in der VR China ergibt sich im Hinblick auf Marktverzerrungen und das Fehlen stichhaltiger Ratings dasselbe Bild, da diese Darlehen von denselben chinesischen Finanzinstituten gewährt werden. Daher wurden, wie bereits zuvor festgestellt, Unternehmensanleihen mit B-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung eines angemessenen Vergleichswerts herangezogen.

## 3) SAIC Group

- (518) Wie bereits in den Erwägungsgründen 452 bis 459 erläutert, haben die chinesischen Kreditinstitute keine Bonitätsbeurteilung vorgenommen. Um den Vorteil festzustellen, musste die Kommission daher prüfen, ob die Zinssätze für die Darlehen, die der Geely Group gewährt worden waren, den marktüblichen Zinssätzen entsprachen.
- (519) Die finanzielle Lage der SAIC Motor Corporation Limited erschien der Finanzbuchhaltung dieses Unternehmens zufolge im Allgemeinen rentabel, mit einer Gewinnspanne von etwa 4 %. Allerdings ging die Rentabilität im Vergleich zu 2021 zurück. Die Eigenkapitalrendite, also die Fähigkeit der Gruppe, Eigenkapital in Nettogewinne umzuwandeln, sank von 13 % im Jahr 2021 auf 8 % Ende 2022.
- (520) Die SAIC Motor Corporation Limited verwendete kurz- und langfristige Verbindlichkeiten zur Finanzierung ihrer Tätigkeiten. Die Kommission bewertete die kurzfristige Liquidität und langfristige Solvenz der Gruppe.
- (521) Was die kurzfristige Liquidität betrifft, hatte die Gruppe 2022 einen durchschnittlichen Liquiditätskoeffizienten von 1,07. Obwohl dieser leicht über 1 liegt, reicht das Umlaufvermögen der Gruppe gerade, um die kurzfristigen Verpflichtungen zu erfüllen, was jedoch nicht ausreicht, um das hohe Rating zu begründen; dafür sollte das Unternehmen einen Koeffizienten von mindestens 2 haben. Die Liquidität zweiten Grades des Unternehmens lag 2022 bei 0,87 und 2021 bei 0,97, wobei eine Liquidität zweiten Grades von mindestens 1 gegeben sein sollte. Tatsächlich ist ein Unternehmen mit einer Liquidität zweiten Grades unter 1 möglicherweise nicht in der Lage, seine kurzfristigen Verbindlichkeiten zeitnah zu begleichen. Im Jahr 2022 lag die Liquidität ersten Grades der Gruppe im Durchschnitt bei 0,4. Somit verfügte die Gruppe nicht über ausreichende Liquidität, um ihre kurzfristigen Verbindlichkeiten zu begleichen. Unter Berücksichtigung der Indikatoren der kurzfristigen Liquidität gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die betreffende Gruppe kurzfristige Liquiditätsprobleme hat, was bedeutet, dass sie als ein mit einem hohen Ausfallrisiko behafteter Schuldner einzustufen ist.
- (522) Hinsichtlich der langfristigen Verbindlichkeiten wies die SAIC Motor Corporation Limited auf konsolidierter Ebene eine hohe Fremdkapitalquote von 0,66 auf, d. h. 66 % der Vermögenswerte der Gruppe werden durch Schulden finanziert. Der Verschuldungsgrad lag 2021 bei 1,79 und 2022 bei 1,94, was darauf hindeutet, dass das Unternehmen seine Tätigkeiten hauptsächlich über Schulden finanziert. Je höher die Fremdkapitalquote und der Verschuldungsgrad sind, desto höher ist das finanzielle Risiko des Unternehmens. Darüber hinaus schlossen im Zeitraum von 2009 bis 2015 zwei der ausführenden Hersteller der Gruppe (SAIC Maxus Automotive Company Limited und Nanjing Automobile (Group) Corporation) vier Schuldenswaps mit staatseigenen Banken, um ihre Schuldenstruktur zu verbessern. Mit dieser Vereinbarung konnten die Unternehmen einen Teil ihrer Schulden gegenüber staatseigenen Banken in Aktien umwandeln und damit die Verbindlichkeiten in ihren Bilanzen verringern. Ferner kam SAIC Motor Corporation Limited 2017 in den Genuss einer Kapitalzuführung unter anderem durch staatseigene Finanzinstitute, was sich erneut positiv auf die Schuldenstruktur der Gruppe auswirkte. Obwohl diese Ereignisse vor dem Untersuchungszeitraum stattfanden, hatten sie anhaltende strukturelle Auswirkungen auf die Bilanz.
- (523) Ferner stellte die Kommission fest, dass die Gruppe Darlehen ausdrücklich zur Ablösung anderer Darlehen aufgenommen hat. Wie in Abschnitt 3.4.2.1 erläutert, wird das Vorhandensein revolvingdarlehender Darlehen als Indiz dafür für ein zusätzliches Risiko im Zusammenhang mit Liquiditätsproblemen angesehen.
- (524) Die Kommission stellte fest, dass die SAIC Motor Corporation Limited von einer chinesischen Rating-Agentur mit dem Rating „AAA“ bewertet worden war. Angesichts der in Abschnitt 3.4.1.9 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings und der erläuterten finanziellen Lage der Gruppe kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.
- (525) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Finanzlage der Gruppe einem B-Rating entspricht. Nach den Rating-Definitionen von Standard & Poor ist ein Schuldner mit dem Rating „B“ anfälliger als die mit „BB“ bewerteten Schuldner, wobei der Schuldner jedoch derzeit noch in der Lage ist, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Dennoch können ungünstige geschäftliche, finanzielle oder wirtschaftliche Bedingungen die Fähigkeit oder Bereitschaft des Schuldners zur Erfüllung seiner finanziellen Verpflichtungen beeinträchtigen. Dieser Vergleichswert wird daher als angemessen erachtet, um die zusätzlichen Risiken abzubilden, die sich aus der Nutzung von revolvingdarlehenden Darlehen und Anleihen zum Zwecke der Umschuldung ergeben.

- (526) Dieser Aufschlag wurde somit durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit B-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zum Referenzzinssatz der PBOC bzw. nach dem 20. August 2019 zum Leitzinssatz für Darlehen hinzugerechnet, den das NIFC am Tag der Gewährung des Darlehens für die Laufzeit des in Rede stehenden Darlehens veröffentlicht hatte. Die entsprechende Berechnung wurde für jedes dem Unternehmen gewährte Darlehen und für jede mit dem Unternehmen geschlossene Finanzierungsleasing-Vereinbarung einzeln vorgenommen.
- (527) Für auf Fremdwährungen lautende Darlehen in der VR China ergibt sich im Hinblick auf Marktverzerrungen und das Fehlen stichhaltiger Ratings dasselbe Bild, da diese Darlehen von denselben chinesischen Finanzinstituten gewährt werden. Daher wurden, wie bereits zuvor festgestellt, Unternehmensanleihen mit B-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung eines angemessenen Vergleichswerts herangezogen.

3.5.2.4. Schlussfolgerung zur Vorzugsfinanzierung: Darlehen

- (528) Die Kommission stellte fest, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller im Untersuchungszeitraum durch die Vergabe von Vorzugsfinanzierung in Form von Darlehen begünstigt wurden. Da die Kriterien finanzielle Beihilfe, Vorteil für die ausführenden Hersteller und Spezifität erfüllt sind, betrachtet die Kommission die Vorzugsfinanzierung in Form von Darlehen als anfechtbare Subvention.
- (529) Für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen wurden im Rahmen der oben beschriebenen Vorzugsfinanzierung in Form von Darlehen im Untersuchungszeitraum Subventionsspannen in folgender Höhe ermittelt:

**Vorzugsfinanzierung: Darlehen**

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,81 %
SAIC Group	1,38 %

3.5.3. Vorzugsfinanzierung: sonstige Finanzierungsarten

3.5.3.1. Kreditlinien

a) Allgemeines

- (530) Kreditlinien bestimmen eine Obergrenze für die Aufnahme von Darlehen, die das betreffende Unternehmen jederzeit nutzen kann, um seine laufenden Geschäfte zu finanzieren und die Finanzierung des Betriebskapitals damit so flexibel zu gestalten, dass bei Bedarf liquide Mittel sofort verfügbar sind. Die den in die Stichprobe aufgenommenen Gruppen gewährten Kreditlinienvereinbarungen beziehen sich auf verschiedene Finanzierungsformen, die den unterzeichnenden Unternehmen zur Verfügung stehen, darunter alle Arten kurzfristiger Finanzierungen wie kurzfristige Darlehen, Bankakzpte, Akkreditive usw. Überdies sind der Finanzliteratur zufolge Kreditlinien auch in den meisten Marktwirtschaften verbreitet. Beispielsweise entfallen auf sie über 80 % der Bankfinanzierungen, die börsennotierten US-amerikanischen Unternehmen gewährt werden.<sup>(179)</sup> In Kanada, wo Akzpte für die akzeptierende Bank (wie in China) eine unmittelbare und uneingeschränkte Verbindlichkeit darstellen, akzeptieren Banken Akzpte normalerweise nur von Unternehmenskunden, die bei dieser Bank über eine Kreditlinie verfügen.<sup>(180)</sup> Die Kommission vertrat daher die Ansicht, dass grundsätzlich alle kurzfristigen Finanzierungen der in die Stichprobe aufgenommenen Unternehmen wie Kurzzeitdarlehen, Bankakzpte usw. von einem Kreditlinieninstrument abgedeckt sein sollten.

<sup>(179)</sup> <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdf> NALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es)

<sup>(180)</sup> <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>

## b) Ergebnisse der Untersuchung

- (531) Die Kommission stellte fest, dass chinesische Finanzinstitute allen in die Stichprobe aufgenommenen Gruppen im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Finanzierungen Kreditlinien eingeräumten. Diese bestanden in Rahmenvereinbarungen, nach denen die Bank den Unternehmen der Stichprobe die Möglichkeit einräumte, verschiedene Schuldtitel wie Betriebsmittelkredite, Bankakzepte und andere Formen der Außenhandelsfinanzierung bis zu einem bestimmten Höchstbetrag zu nutzen.
- (532) Wie in Erwägungsgrund 530 erwähnt, sollten alle kurzfristigen Finanzierungen durch eine Kreditlinie abgedeckt sein. Die Kommission verglich daher den Betrag der den mitarbeitenden Unternehmen im Untersuchungszeitraum zur Verfügung stehenden Kreditlinien mit dem Betrag der von diesen Unternehmen im selben Zeitraum in Anspruch genommenen kurzfristigen Finanzierungen, um herauszufinden, ob alle kurzfristigen Finanzierungen durch eine Kreditlinie abgedeckt waren. Wenn der Betrag der kurzfristigen Finanzierung die Obergrenze der Kreditlinie überschritt, erhöhte die Kommission den Betrag der bestehenden Kreditlinie um den von den ausführenden Herstellern über diese Obergrenze hinaus tatsächlich in Anspruch genommenen Betrag.
- (533) Unter normalen Marktbedingungen würden eine sogenannte Verwaltungs- oder Bereitstellungsgebühr zur Deckung der Kosten und Risiken der Bank für die Eröffnung einer Kreditlinie sowie eine jährliche Verlängerungsgebühr für die Aufrechterhaltung der Kreditlinien anfallen.<sup>(181)</sup> Diese Gebühren decken Verwaltungskosten, etwa die Kosten für die Bearbeitung des Antrags und für die Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen, aber auch die Kosten durch den Banken auferlegte Aufsichtsanforderungen, da das im Rahmen einer Kreditlinie zugesagte Kapital die Kapitalquoten der Bank vermindert, die sie als Sicherheit gegen systemische Risiken aufrechterhalten muss. Die Kommission stellte jedoch fest, dass alle in die Stichprobe aufgenommenen Unternehmensgruppen in den Genuss gebührenfreier Kreditlinien kamen. Den untersuchten Unternehmensgruppen wurde somit ein Vorteil im Sinne des Artikels 6 Buchstabe d der Grundverordnung gewährt.

## c) Spezifität

- (534) Wie in Erwägungsgrund 210 erwähnt, müssen nach dem Beschluss Nr. 40 Finanzinstitute geförderte Wirtschaftszweige durch Kredite unterstützen.
- (535) Die Kommission vertrat die Ansicht, dass Kreditlinien, da sie untrennbar mit allen Arten kurzfristiger Finanzierungen verbunden sind, die den Unternehmen der Stichprobe gewährt werden, als eine Form der bevorzugten finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige wie des BEV-Sektors durch Finanzinstitute angesehen werden sollten. Wie im Abschnitt 3.1 ausgeführt, zählt der BEV-Sektor zu den geförderten Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden.

## d) Berechnung der Höhe der Subvention

- (536) Im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung sah die Kommission als den Vorteil, der den Empfängern erwuchs, die Differenz zwischen dem Betrag an, den sie als Gebühr für die Eröffnung oder die Erneuerung von Kreditlinien durch chinesische Finanzinstitute zahlten, und dem Betrag, den sie für eine vergleichbare gewerbliche Kreditlinie zu einem unverzerrten marktüblichen Zinssatz zu zahlen hätten.
- (537) Keines der Unternehmen der Stichprobe zahlte eine Gebühr für seine Kreditlinie. Auch in vorangegangenen Untersuchungen war die Kommission auf keine Gebühren für inländische Kreditlinien gestoßen. Dagegen betraf der einzige Fall, in dem ein in die Stichprobe aufgenommenen Hersteller eine Kreditliniengebühr zahlte, ein Unternehmen, das Kreditlinien bei zwei Banken mit Hauptsitz außerhalb der Zuständigkeit der Finanzbehörden der VR China erhalten hatte, sodass Gebühren erhoben wurden, wie sie auf den weltweiten Finanzmärkten üblich sind.<sup>(182)</sup> Öffentlich verfügbare Informationen scheinen darauf hinzudeuten, dass in China in einigen Fällen Kreditliniengebühren von Unternehmen erhoben werden<sup>(183)</sup>, aber die Höhe dieser Gebühren konnte nicht ermittelt werden. Die Kommission hatte daher keine andere Wahl, als außerhalb Chinas nach einem geeigneten Vergleichswert für die Gebühr zu suchen. Auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Daten wurde deshalb für die Verwaltungs- und die Verlängerungsgebühr ein Satz von 1,75 % bzw. 1,25 % festgelegt.<sup>(184)</sup>

<sup>(181)</sup> Siehe zum Beispiel <https://de.wikipedia.org/wiki/Kreditlinie>, [https://users.ssc.wisc.edu/~jchoi266/Choi\\_Jason\\_JMP.pdf](https://users.ssc.wisc.edu/~jchoi266/Choi_Jason_JMP.pdf), [https://pages.stern.nyu.edu/~sternfin/vacharya/public\\_html/pdfs/working-papers/ARFE\\_ContingentCredit\\_AJS.pdf](https://pages.stern.nyu.edu/~sternfin/vacharya/public_html/pdfs/working-papers/ARFE_ContingentCredit_AJS.pdf) (nyu.edu), <https://www.business.hsbc.uk/-/media/library/business-uk/pdfs/156-business-banking-price-list.pdf>.

<sup>(182)</sup> Siehe den Reifen-Fall, Erwägungsgrund 297.

<sup>(183)</sup> Siehe das Beispiel der Bank of China: Credit Line [https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630\\_1324055.html](https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html) (bankofchina.com).

<sup>(184)</sup> <https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/> abgerufen am 29. April 2024.

- (538) Grundsätzlich sind die Verwaltungs- und die Verlängerungsgebühr zum Zeitpunkt der Eröffnung einer neuen Kreditlinie bzw. der Verlängerung einer bestehenden Kreditlinie als Pauschalbetrag zahlbar. Für die Berechnung berücksichtigte die Kommission jedoch Kreditlinien, die zwar vor dem Untersuchungszeitraum eröffnet oder verlängert worden waren, aber den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen im Untersuchungszeitraum zur Verfügung standen, sowie Kreditlinien, die während des Untersuchungszeitraums eröffnet wurden.

### 3.5.3.2. Bankakzepte

#### a) Allgemeines

- (539) Bankakzepte sind ein Finanzprodukt, das darauf abzielt, durch die Erweiterung von Kreditfazilitäten einen aktiveren inländischen Geldmarkt zu gestalten. Es handelt sich um eine Form der kurzfristigen Finanzierung, die dazu beitragen kann, die dem Aussteller entstehenden „Finanzierungskosten zu senken und die Kapitaleffizienz zu verbessern“<sup>(185)</sup>. Zudem heißt es auf der Website der PBOC: „Das Bankakzept kann den Abschluss und die Erfüllung des Vertrags zwischen dem Käufer und dem Verkäufer garantieren und durch das Darlehen der Bank of China die Kapitalrendite fördern“<sup>(186)</sup>. Die DBS Bank wirbt zudem auf ihrer Website für Bankakzepte als Mittel zur „Verbesserung des Betriebskapitals durch das Aufschieben von Zahlungen“<sup>(187)</sup>. Die allgemeinen Bedingungen für die Ausstellung und Verwendung von Bankakzepten sind im Wertpapierrecht der Volksrepublik China geregelt.<sup>(188)</sup>
- (540) Die Kommission stellte bereits in vorangegangenen Untersuchungen fest, dass Bankakzepte weithin als Zahlungsmittel im Geschäftsverkehr als Ersatz für Zahlungsanweisungen verwendet werden, um die Liquidität zu erhöhen und das Betriebskapital der Aussteller zu entlasten.<sup>(189)</sup>
- (541) Bankakzepte können in der Tat nur verwendet werden, um echte Handelsgeschäfte abzuwickeln, und der Aussteller muss diesbezüglich ausreichende Nachweise vorlegen, z. B. durch Kauf- und Verkaufsvereinbarungen, Rechnungen und Lieferaufträge. Bankakzepte können zusammen mit anderen Mitteln wie Überweisungen oder Zahlungsanweisungen als Standardzahlungsmittel in Kaufverträgen verwendet werden.
- (542) Das Bankakzept wird vom Aussteller (dem Begünstigten, im zugrunde liegenden Handelsgeschäft dem Käufer) gezogen und von einer Bank akzeptiert. Indem sie das Akzept akzeptiert, erklärt sich die Bank bereit, den im Akzept genannten Geldbetrag zum angegebenen Termin (Fälligkeitstermin) vorbehaltlos an den Begünstigten/Inhaber zu zahlen.
- (543) Im Allgemeinen enthalten die Bankakzeptvereinbarungen eine Liste der mit dem Akzept abgedeckten Geschäftsvorgänge unter Angabe des Fälligkeitstermins der Zahlung an den Lieferanten und der Fälligkeit des Bankakzepts.
- (544) Die Kommission stellte auch fest, dass Bankakzepte in China im Rahmen einer Bankakzeptvereinbarung ausgestellt werden, in der die Bank, die Lieferanten und Käufer, die Verpflichtungen der Bank und des Käufers, der Betrag pro Lieferanten, der mit dem Lieferanten vereinbarte Fälligkeitstermin der Zahlung und die Fälligkeit des Bankakzepts festgelegt werden.
- (545) Die Kommission stellte ferner fest, dass in Vereinbarungen über Kreditlinien in der Regel neben anderen kurzfristigen Finanzinstrumenten wie Betriebsmittelkrediten auch Bankakzepte als mögliche Instrumente im Rahmen der jeweiligen Finanzierungsobergrenze genannt werden.
- (546) Je nach den von der jeweiligen Bank festgelegten Bedingungen kann der Aussteller verpflichtet sein, einen geringen Betrag auf einem gesonderten Konto zu hinterlegen, eine Sicherheit zu leisten und eine Akzeptprovision zu zahlen. In jedem Fall muss der Aussteller den gesamten Betrag des Bankakzepts spätestens zum Fälligkeitstermin des Bankakzepts auf das gesonderte Konto überweisen.

<sup>(185)</sup> Siehe die Website der People's Bank of China: [https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112\\_1324239.html](https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html).

<sup>(186)</sup> Ebenda.

<sup>(187)</sup> Siehe die Website der DBS-Bank: <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance>.

<sup>(188)</sup> [https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content\\_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html](https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html)

<sup>(189)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgründe 359 bis 370, den Aluminiumfolien-Fall, Erwägungsgründe 334 bis 356 und den OFC-Fall, Erwägungsgründe 358 bis 370.

- (547) Nach Annahme durch die Bank indossiert der Aussteller das Bankakzept und übermittelt es zur Begleichung der Rechnung an den Zahlungsempfänger, d. h. an denjenigen, der beim zugrunde liegenden Geschäftsvorgang als Lieferant auftritt. Damit wird die Zahlungsverpflichtung des Käufers (Ausstellers) gegenüber dem Lieferanten (Zahlungsempfänger) aufgehoben. Es entsteht eine neue Zahlungsverpflichtung des Käufers gegenüber der akzeptierenden Bank in gleicher Höhe (der Aussteller muss vor Fälligkeit des Bankakzepts eine entsprechende Barzahlung an die Bank leisten). Dies wurde von der chinesischen Regierung während des Kontrollbesuchs im Rahmen einer vorangegangenen Untersuchung <sup>(190)</sup> bestätigt: Sobald das Unternehmen den Lieferanten mittels Bankakzept bezahlt hat, hat es keine Verpflichtung mehr gegenüber dem Lieferanten, sondern gegenüber der Bank, da das Unternehmen, das um die Ausgabe des Bankakzepts ersucht hat, die Bank bei Fälligkeit in voller Höhe bezahlen muss. Daher tritt infolge der Ausstellung eines Bankakzepts eine Verpflichtung des Ausstellers gegenüber der Bank an die Stelle der Verpflichtung des Ausstellers gegenüber dem Lieferanten.
- (548) Die Laufzeiten von Bankakzepten variieren je nach den von den einzelnen Banken festgelegten Bedingungen und können bis zu einem Jahr betragen.
- (549) Der Zahlungsempfänger (oder Inhaber) des Bankakzepts hat vor Fälligkeit drei Möglichkeiten:
- er kann warten, bis die akzeptierende Bank bei Fälligkeit den vollen Nennwert des Akzepts in bar auszahlt,
  - er kann das Bankakzept indossieren, d. h. es als Zahlungsmittel für seine Verbindlichkeiten gegenüber anderen Parteien verwenden oder
  - er kann das Bankakzept bei der akzeptierenden Bank oder einer anderen Bank diskontieren lassen und eine Auszahlung unter Abzug eines Diskonts veranlassen.
- (550) Das Ausstellungsdatum des Bankakzepts entspricht in der Regel dem mit dem Lieferanten vereinbarten Fälligkeitstermin der Zahlung, kann aber auch davor oder dahinter liegen. Die Untersuchung ergab, dass das Datum der Ausstellung bei den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen in der Regel mit dem Fälligkeitstermin der Zahlung an den Lieferanten zusammenfiel bzw. vor diesem Datum lag; manchmal lag das Ausstellungsdatum sogar ein paar Tage nach dem Fälligkeitstermin. Die Kommission stellte fest, dass die Fälligkeit der Bankakzepte der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen in den meisten Fällen zwischen einem Monat und zwölf Monaten nach dem auf der Rechnung ausgewiesenen Fälligkeitstermin der Zahlung liegt.
- (551) In den Büchern der Aussteller, d. h. der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, werden Bankakzepte als Verbindlichkeiten gegenüber der Bank ausgewiesen. In diesem Zusammenhang ist zunächst einmal zu beachten, dass das Credit Reference Center der People's Bank of China (im Folgenden „CRCP“) Bankakzepte als von den Banken bereitgestellte „ausstehende Verbindlichkeiten“ genauso ausweist wie Darlehen, Akkreditive oder Handelsfinanzierungen. Ebenso ist zu beachten, dass das CRCP Informationen von den Finanzinstituten erhält, die Darlehen unterschiedlicher Art vergeben, und dass diese Finanzinstitute anerkannte Bankakzepte als ausstehende Verbindlichkeiten führen. Darüber hinaus sehen die während der Untersuchung getroffenen Bankakzeptanzvereinbarungen vor, dass die Bank den nicht gezahlten Betrag als rückständiges Darlehen an die Bank behandelt, wenn der Käufer am Fälligkeitstag der Bankakzepte nicht die volle Zahlung leistet.
- (552) Unter Liquiditätsaspekten ist festzustellen, dass das Instrument somit für den Aussteller den Fälligkeitstermin der Zahlung faktisch um bis zu einem Jahr nach hinten verschiebt, weil die tatsächliche Barzahlung für einen Geschäftsvorgang erst bei Fälligkeit des Bankakzepts anfällt und nicht bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem der Aussteller seinen Lieferanten eigentlich hätte bezahlen müssen. Ohne ein solches Finanzinstrument müsste der Aussteller entweder auf sein eigenes Betriebskapital zurückgreifen und den damit verbundenen Kostennachteil tragen, oder er würde bei einer Bank einen kurzfristigen Betriebsmittelkredit aufnehmen, um seine Lieferanten zu bezahlen, was ebenfalls mit Kosten verbunden wäre. Bei der Bezahlung mit Bankakzepten nutzt der Aussteller die bezogenen Waren oder Dienstleistungen für einen Zeitraum von einem Monat bis zu einem Jahr, jedoch ohne den Einsatz von liquiden Mitteln und ohne Kosten.
- (553) Die Verwendung von Bankakzepten als Ersatz für kurzfristige Darlehen wird durch die Feststellung der Kommission illustriert, dass bei einigen Unternehmen der Stichprobe kaum Darlehen zu finden waren. Die von diesen Unternehmen im Untersuchungszeitraum ausgestellten Bankakzepte machten dagegen einen beträchtlichen Teil ihrer Verbindlichkeiten aus. Beispielsweise hatten zwei Unternehmen der SAIC Group kaum Darlehen aufgenommen, während 20 % ihrer kurzfristigen Verbindlichkeiten am Ende des Untersuchungszeitraums auf ausstehende Bankakzepte entfielen.

<sup>(190)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgrund 381.

- (554) Unter normalen Marktbedingungen<sup>(191)</sup> wären Bankakzepte als Finanzinstrument für den Aussteller mit Finanzierungskosten verbunden. Die Untersuchung ergab jedoch, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen im Untersuchungszeitraum Bankakzepte verwendeten und im Allgemeinen nur eine Provision von 0,05 % des Nennwerts eines Akzepts für die Akzeptierung seitens der Bank zahlten.<sup>(192)</sup> Keinem der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen entstanden jedoch Kosten für die Finanzierung über Bankakzepte, mit denen die Barzahlung für die Lieferung von Waren und die Erbringung von Dienstleistungen aufgeschoben wurde. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die untersuchten Unternehmen von einer Finanzierung durch Bankakzepte profitierten, durch die ihnen keinerlei Kosten entstanden.
- (555) Aus den erläuterten Gründen gelangte die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass das in der VR China eingeführte Bankakzeptensystem allen in die Stichprobe aufgenommenen ausführenden Herstellern eine kostenlose Finanzierung ihrer laufenden Geschäftstätigkeit ermöglichte, wodurch ihnen, wie in den Erwägungsgründen 562 bis 566 dargelegt, ein anfechtbarer Vorteil nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung gewährt wurde.
- (556) Dies entspricht der Feststellung der Kommission in früheren Untersuchungen<sup>(193)</sup>, dass Bankakzepte praktisch denselben Zweck und dieselbe Wirkung haben wie kurzfristige Betriebsmittelkredite, da sie von Unternehmen anstatt kurzfristiger Betriebsmittelkredite verwendet werden, um ihre laufenden Geschäfte zu finanzieren, und dementsprechend Kosten mit sich bringen sollten, die einer kurzfristigen Finanzierung mit Betriebsmittelkrediten entsprechen.
- (557) Im Laufe der Untersuchung erklärte die BYD Group, für bestimmte Bankakzepte sei bei verschiedenen Banken ein System zur Verrechnung von Akzepten eingerichtet. Nach Auffassung der Kommission ändert das Bestehen einer Verrechnungsvereinbarung nichts daran, dass ein Bankakzept ausgestellt wurde, und sie berücksichtigte angesichts der in den Erwägungsgründen 539 bis 556 beschriebenen Beweise die verrechneten Bankakzepte in ihrer Berechnung des Vorteils für die BYD Group.
- b) Spezifität
- (558) Hinsichtlich der Spezifität ist festzustellen, dass die Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 534 erwähnt, nach dem Beschluss Nr. 40 geförderte Wirtschaftszweige durch die Gewährung von Darlehen zu unterstützen haben.
- (559) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Bankakzepte eine weitere Form der bevorzugten finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige wie des BEV-Sektors durch Finanzinstitute darstellen. Wie in Abschnitt 3.1 erläutert, gehört der BEV-Sektor zu den geförderten Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden. Zudem stehen Bankakzepte ähnlich wie Kreditlinien in unmittelbarem Zusammenhang mit anderen Arten der Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen, etwa Darlehen, und da sie zu der Unterstützung mit Krediten gehören, die speziell für geförderte Wirtschaftszweige bereitgestellt wird, gelten die Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft und die Analyse der Spezifität gemäß den Abschnitten 3.4.1.1 bis 3.4.1.5 sowie Abschnitt 3.4.2.2 für Darlehen gleichermaßen.
- (560) Außerdem gab die CBIRC 2020 eine Mitteilung heraus, in der sie ausführte, dass Finanzinstitute im Bankensektor zur Stärkung der Kreditunterstützung für nachgelagerte Unternehmen in Kernunternehmen durch die Annahme bzw. Einrichtung von Bankakzepten, inländischen Akkreditiven, Vorschussfinanzierungen usw. nachgelagerten Unternehmen eine finanzielle Unterstützung bei der Beschaffung und Bezahlung von Waren gewähren können.<sup>(194)</sup> Bankakzepte sind daher als eine Form der Finanzierung Teil des Vorzugsfinanzierungssystems von Finanzinstituten gegenüber geförderten Wirtschaftszweigen wie dem Wirtschaftszweig für BEV.
- (561) Es wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass andere Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) Bankakzepte zu denselben Vorzugsbedingungen nutzen könnten.

<sup>(191)</sup> Siehe beispielsweise den Fall Kanadas: <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>.

<sup>(192)</sup> Entsprechend den von der PBOC erlassenen Verwaltungsmaßnahmen für Zahlung und Verrechnung 393/1997.

<sup>(193)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgrund 385, den Aluminiumfolien-Fall, Erwägungsgrund 353 und den OFC-Fall, Erwägungsgrund 373.

<sup>(194)</sup> 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn)

## c) Berechnung der Höhe der Subvention

- (562) Für die Berechnung der Höhe der anfechtbaren Subvention bewertete die Kommission den Vorteil, den die Empfänger im Untersuchungszeitraum erlangten.
- (563) Wie in Erwägungsgrund 531 ausgeführt, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Bankakzepte verwendeten, um ihren kurzfristigen Finanzierungsbedarf zu decken, ohne dafür eine Vergütung zu zahlen.
- (564) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass Aussteller von Bankakzepten eine Vergütung für den Finanzierungszeitraum zahlen müssten. Die Kommission ging davon aus, dass der Finanzierungszeitraum am Ausstellungsdatum des Bankakzepts begann und am Fälligkeitstermin des Bankakzepts endete. Im Hinblick auf Bankakzepte, die vor dem Untersuchungszeitraum ausgestellt wurden, und solche, die nach dem Untersuchungszeitraum fällig werden, berechnete die Kommission den Vorteil nur für den Finanzierungszeitraum, der im Untersuchungszeitraum lag.
- (565) In Anbetracht dessen, dass Bankakzepte eine Form kurzfristiger Finanzierungen sind und sie eigentlich demselben Zweck wie kurzfristige Betriebsmittelkredite dienen, kam die Kommission im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung zu dem Schluss, dass der den Begünstigten dadurch erwachsende Vorteil der Differenz zwischen dem Betrag, den die Unternehmen tatsächlich als Vergütung für die Finanzierung durch Bankakzepte gezahlt hatten, und dem Betrag, den sie bei Anwendung eines bei einer kurzfristigen Finanzierung geltenden Zinssatzes hätten zahlen müssen, entspricht.
- (566) Die Kommission ermittelte den Vorteil, der sich daraus ergab, dass keine Kosten für eine kurzfristige Finanzierung getragen werden mussten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Bankakzepte, wie in vorherigen Untersuchungen festgestellt<sup>(195)</sup>, Kosten mit sich bringen sollten, die einer kurzfristigen Finanzierung mit Betriebsmittelkrediten entsprechen. Aus diesem Grund wandte die Kommission dieselbe Methode an wie bei kurzfristigen Finanzierungen mit auf RMB lautenden Darlehen (siehe Abschnitt 3.5.2.3).

## 3.5.3.3. Diskontowechsel

## a) Allgemeines

- (567) Die Untersuchung ergab, dass chinesische Finanzinstitute Forderungen gegenüber der BYD Group gegen Barzahlung diskontiert haben.
- (568) Mit dieser Operation streckten Finanzintermediäre Forderungsbeträge vor ihrem Fälligkeitsdatum vor. Indem sie die Rechte an künftigen Forderungen auf Finanzinstitute übertrugen, erzielten die Unternehmen einen vorzeitigen Liquiditätszufluss abzüglich der Gebühren und der Diskontbeträge nach Maßgabe der anwendbaren Diskontsätze. Der anwendbare Diskontsatz sollte insbesondere dem Ausfallrisiko Rechnung tragen, das stark vom Rating des Unternehmens abhängt, dem letztlich die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung obliegt.
- (569) Wie in vorangegangenen Untersuchungen festgestellt<sup>(196)</sup>, sollte unter normalen Marktbedingungen der geltende Diskontsatz einen Ausgleich für die Kosten und Risiken der Bank darstellen. Wie in den Abschnitten 3.5.1 und 3.5.2 erläutert, sind die von chinesischen Finanzinstituten gewährten Darlehen Ausdruck eines erheblichen staatlichen Eingreifens, das insbesondere Einfluss auf das Rating der ausführenden Hersteller hatte, und wurden nicht zu den Zinssätzen vergeben, die auf einem funktionierenden Markt normalerweise gewährt würden.
- (570) Der den Begünstigten dadurch erwachsende Vorteil wäre die Differenz zwischen dem von chinesischen Finanzinstituten angewandten Diskontsatz und dem Zinssatz bei einem vergleichbaren Geschäft zu Marktbedingungen, z. B. für kurzfristige Darlehen.

## b) Spezifität

- (571) Hinsichtlich der Spezifität ist festzustellen, dass die Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 210 erwähnt, nach dem Beschluss Nr. 40 geförderte Wirtschaftszweige durch die Gewährung von Darlehen zu unterstützen haben.

<sup>(195)</sup> Siehe den GFF-Fall (Erwägungsgrund 399) und den Aluminiumfolien-Fall (Erwägungsgrund 356).

<sup>(196)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgründe 413 bis 419.

- (572) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Diskontowechsel, wie in früheren Untersuchungen festgestellt <sup>(197)</sup>, eine weitere Form der bevorzugten finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige wie des BEV-Sektors durch Finanzinstitute zu Vorzugsbedingungen darstellen. Wie in Abschnitt 3.1 erläutert, gehört der BEV-Sektor zu den geförderten Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden. Diskontowechsel sind als eine Form der Finanzierung Teil des Vorzugsfinanzierungssystems von Finanzinstituten gegenüber geförderten Wirtschaftszweigen wie dem BEV-Sektor.
- (573) Es wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass andere Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) Diskontowechsel zu denselben Vorzugsbedingungen nutzen könnten.
- c) Berechnung der Höhe der Subvention
- (574) Wie in Erwägungsgrund 567 ausgeführt, stellte die Kommission fest, dass ein in die Stichprobe einbezogener Hersteller Diskontowechsel verwendete, um seinen kurzfristigen Finanzierungsbedarf zu decken.
- (575) In Anbetracht dessen, dass Diskontowechsel eine Form kurzfristiger Finanzierungen sind und sie eigentlich demselben Zweck wie kurzfristige Betriebsmittelkredite dienen, kam die Kommission im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung zu dem Schluss, dass der den Begünstigten dadurch erwachsende Vorteil der Differenz zwischen dem tatsächlich gezahlten Diskontsatz und dem Betrag, den die Unternehmen bei Anwendung eines bei einer kurzfristigen Finanzierung geltenden Zinssatzes hätten zahlen müssen, entspricht.
- (576) Die Kommission ermittelte den Vorteil, der sich daraus ergab, dass keine Kosten für eine kurzfristige Finanzierung getragen werden mussten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Diskontowechsel mit denselben Kosten einhergehen müssten, die auch bei der Finanzierung mittels kurzfristiger Darlehen anfallen. Aus diesem Grund wandte die Kommission dieselbe Methode an wie bei kurzfristigen Finanzierungen mit auf RMB lautenden Darlehen (siehe Abschnitt 3.5.2.3).

#### 3.5.3.4. Unterstützung für Kapitalinvestitionen

##### 3.5.3.4.1. Schuldenswap

###### a) Allgemeines

- (577) Die Kommission stellte fest, dass eines der Unternehmen der Geely Group, und zwar Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (im Folgenden NHBGAP), im Untersuchungszeitraum einen Schuldenswap mit CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd, Tochtergesellschaft der Industrial and Commercial Bank of China, durchführte. CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd ist ein Investmentfonds, der der staatseigenen Bank gehört, als öffentliche Körperschaft gilt und/oder gemäß Abschnitt 3.5.1.1 betraut oder angewiesen ist.
- (578) Das Dossier enthält keine Informationen über die Bedingungen, nach denen ein solcher Schuldenswap im Untersuchungszeitraum stattgefunden hat.
- (579) Nach Auffassung der Kommission würde eine Bank Schuldtitel unter normalen Marktbedingungen nicht ohne weiteren Ausgleich in Eigenkapitalinstrumente umwandeln. Sie vertrat die Auffassung, dass Eigenkapital ein viel spekulativeres Finanzinstrument sei als Fremdkapital, da keine Gewissheit bestehe, dass die Bank ihre ursprüngliche Kapitalinvestition zurückerlangen werde. Darüber hinaus gewährleistet Eigenkapital im Gegensatz zum Zinssatz für einen Kredit nicht unbedingt eine Kapitalrendite. Das erhöhte Risiko, das die CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd durch diesen Schuldenswap eingegangen ist, wird durch Belege für die in den Erwägungsgründen 507 bis 514 beschriebene schwache Finanzlage der Geely Group gestützt. Darüber hinaus hat NHBGAP im Zeitraum von 2021 bis zum Untersuchungszeitraum seine Geschäftstätigkeit erheblich ausgeweitet und verzeichnete einen fast zehnfachen Anstieg. Es ist daher wahrscheinlich, dass das Unternehmen zusätzliche Liquidität benötigte, um dieses Wachstum zu stützen; dieser Bedarf wurde durch die Freigabe von Mitteln gedeckt, die zuvor an langfristige Schuldenvereinbarungen gebunden waren, woraus NHBGAP einen Vorteil zog.

<sup>(197)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgründe 413 bis 419.

(580) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass der Schuldenswap NHBGAP im Untersuchungszeitraum einen Vorteil verschaffte und dass dieser Vorteil von einer öffentlichen Körperschaft oder einer anderweitig vom Staat betrauten oder angewiesenen Einrichtung zur Verfolgung industriepolitischer Ziele gewährt wurde.

b) Spezifität

(581) Die Kommission stellte fest, dass die Vorzugsfinanzierung durch einen Schuldenswap spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung ist, da es sich bei den Kapitalgebern um Einrichtungen handelt, die nach den Leitlinien der staatlichen Politik handeln, in denen der BEV-Sektor als geförderter Wirtschaftszweig geführt wird. In jedem Fall deuten die verfügbaren Informationen darauf hin, dass diese Ad-hoc-Subvention Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd. gewährt wurde und somit spezifisch für ein Unternehmen ist.

c) Berechnung des Vorteils

(582) Das Dossier enthielt keine Beweise, anhand deren die Kommission beurteilen könnte, ob die erheblichen Risiken, die die Banken eingehen, in irgendeiner Weise ausgeglichen oder bei der Investition berücksichtigt wurden. Alle in Erwägungsgrund 579 dargelegten Elemente deuten jedoch auf eine spezifische wirtschaftliche Lage von NHBGAP und auf die mit dieser Transaktion verfolgten industriepolitischen Ziele hin und sprechen daher für die Schlussfolgerung, dass der Transaktion keine Marklogik zugrunde lag, die die erheblichen tatsächlichen Risiken, etwa den wahrscheinlichen Liquiditätsbedarf zur Finanzierung des Wachstums des Unternehmens und die in Abschnitt 3.5.2.3 beschriebene schwache finanzielle Lage der gesamten Geely Group, widerspiegelte.

(583) Folglich betrachtete die Kommission die Transaktion als einem Schuldenerlass und behandelte sie als zinslose Kreditfinanzierung. Daher beschloss die Kommission, wie in Abschnitt 3.4.2 erläutert, die bei Darlehen übliche Berechnungsmethode anzuwenden. Dies bedeutet, dass der relative Spread zwischen Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und Unternehmensanleihen mit dem maßgeblichen US-amerikanischen B-Rating mit gleicher Laufzeit auf die von der PBOC veröffentlichten Referenzzinssätze angewendet wird, um einen marktgerechten Zinssatz für Darlehen zu ermitteln, der dann mit dem vom Unternehmen gezahlten tatsächlichen Zinssatz verglichen wird, um den erlangten Vorteil zu ermitteln.

3.5.3.4.2. Kapitalzuführungen

a) Geely Group

1) Allgemeines

(584) Die Kommission stellte fest, dass zwei Unternehmen der Geely Group, nämlich Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (im Folgenden „ZGA“) und NHBGAP, im Untersuchungszeitraum von Mitteln profitierten, die von staatlich kontrollierten Einrichtungen, nämlich Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership und BOC Financial Assets Investments Co., Ltd., durch besondere Formen von Kapitalzuführungen bereitgestellt wurden,

(585) Die Übertragung dieser Mittel erfolgte durch Kapitalerhöhungen, mit denen die Kapitalgeber jedoch nicht automatisch die vollen Aktionärsrechte erlangten. Die Kapitalgeber erhielten trotz der Übertragung der Mittel als Gegenleistung weder Zinszahlungen noch uneingeschränkten Zugang zu den Beteiligungsrechten.

(586) Wie in vorherigen Untersuchungen<sup>(198)</sup> festgestellt wurde, würde ein Unternehmen, um einen Ausgleich für die Verwendung von Mitteln zu schaffen, kurz nach dem Eingang der Mittel einen Teil des Eigentums an dem Unternehmen übertragen oder die Mittel als Verbindlichkeiten verbuchen. Im vorliegenden Fall ähnelt diese Form der Finanzierung jedoch eher einem klassischen zinslosen Aktionärskredit über einen langen Zeitraum als einem Eigenkapitalinstrument.

(587) Angesichts der vorstehenden Erwägungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese beiden verbundenen Unternehmen im Untersuchungszeitraum über als Fördermechanismus fungierende Unternehmen Zugang zu erheblichen Finanzierungsbeträgen erhielten, für die sie keine Kosten trugen. Da die Kapitalgeber mit dieser besonderen Form von Kapitalzuführungen nicht auch die daraus resultierenden Rechte erlangten, stellte die Kommission fest, dass diese Kapitalzuführungen ähnlich wirkten wie zinsfreie Darlehen.

<sup>(198)</sup> Siehe den GFF-Fall, Erwägungsgründe 430 bis 432.

- (588) Anhand öffentlich verfügbarer Informationen wie Jahresberichten, Informationen in Unternehmensverzeichnissen, auf den Internetseiten der Investoren oder in öffentlich zugänglichen Datenbanken stellte die Kommission fest, dass die Investoren, die der Geely Group Mittel zur Verfügung gestellt hatten, teilweise im Eigentum des Staates standen.
- (589) In Bezug auf Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership stellte die Kommission fest, dass letztlich mehr als 63 % der Anteile von der lokalen Regierung und staatseigenen Unternehmen gehalten wurden. Im Einzelnen befinden sich 99,9 % der Anteile im Eigentum von Dexiang Automobile Industry, das zu 53,72 % von Xi'an Xiangji Automobile Partnership gehalten wird, welches wiederum mit der KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), einem staatseigenen Unternehmen des Verwaltungsausschusses der Wirtschafts- und Technologieentwicklungszone Xi'an, verbunden ist, wo die lokale Regierung die endgültige Entscheidungsbefugnis innehat und das Unternehmen beaufsichtigt; hierzu gehört auch die Einsetzung des Managements, die Entscheidung über den strategischen Entwicklungs- und Investitionsplan und die Beaufsichtigung der wichtigsten Finanzierungsentscheidungen. Xi'an Kingfar erhält fortlaufend staatliche Unterstützung in Form von Kapital- oder Aktivazuführungen sowie finanziellen Beihilfen zur Unterstützung seiner Geschäftstätigkeit.<sup>(199)</sup> Dexiang Automobile Industry steht ebenfalls zu 10,6 % im Eigentum von Yuanxiang Automobile Company Ltd., das ebenfalls im Eigentum des bereits genannten staatseigenen Unternehmens Xi'an JINGFAR Economic Development Group steht.
- (590) Ebenso stellte die Kommission fest, dass Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, ein Risikokapitalinstrument der Regierung der Provinz Hubei<sup>(200)</sup>, ein staatseigenes Unternehmen ist. Der Website des Fonds zufolge wird der Yangtze River Industrial Fund spätestens seit 2017 unter den wichtigsten chinesischen staatlichen Ausrichtungsfonds geführt. Sein Schwerpunkt liegt auf der nationalen Strategie und der Errichtung moderner Industriecluster in der Provinz Hubei, wobei strategische aufstrebende Wirtschaftszweige, darunter Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und intelligente, vernetzte Fahrzeuge, im Mittelpunkt stehen; dies belegt klar die Verbindung zwischen der Verwaltung des Fonds und der Umsetzung wichtiger Industrieprojekte der chinesischen Regierung in der Provinz Hubei. Unter den Industrieprojekten werden auf der Website des Fonds die Projekte „Lotus Global Smart Factory“ und „Geely Intelligent Network Headquarters“ genannt.<sup>(201)</sup>
- (591) Über diese Fonds überwies die chinesische Regierung Mittel direkt an die Geely Group. Wie in Erwägungsgrund 582 erläutert, stellte die Kommission fest, dass ihre Tätigkeiten nicht rein marktwirtschaftlich orientiert waren und nicht die tatsächlichen Marktrisiken der untersuchten Transaktionen widerspiegeln. Vielmehr handelten diese Kapitalgeber entsprechend der Politik der Regierung zur Förderung bestimmter Wirtschaftszweige bei der finanziellen Unterstützung der Geely Group – wie bereits in Abschnitt 3.1 ausgeführt – nicht wie ein normaler Markakteur.
- (592) Die Kommission stellte ferner fest, dass formale Indizien dafür vorliegen, dass der Staat diese Kapitalgeber kontrolliert. Insbesondere ging die Kommission in Ermangelung konkreter anderweitiger Informationen auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Abschnitte 3.5.1.5 und 3.5.1.8 davon aus, dass Führungskräfte sowie die Mitglieder des Aufsichtsgremiums der staatseigenen Unternehmen, die Eigentümer der in Rede stehenden Unternehmen sind, vom Staat ernannt werden und gegenüber dem Staat rechenschaftspflichtig sind.
- (593) Sie ging überdies davon aus, dass diese Kapitalzuführung als eine weitere Form der bevorzugten finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige dient. Wie in Abschnitt 3.1 erläutert, fällt der BEV-Sektor in die Kategorie der geförderten und strategischen Wirtschaftszweige und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden. Überdies enthält der Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise<sup>(202)</sup> ausführliche Informationen über Ausrichtungsfonds, die für Investitionen in Chinas wachstumsstarke Sektoren einschließlich des Wirtschaftszweigs für BEV eingerichtet wurden. Mithilfe dieser Ausrichtungsfonds überweist die chinesische Regierung über staatseigene oder staatlich gedeckte Beteiligungsfonds direkt oder indirekt Mittel an den chinesischen Wirtschaftszweig für BEV.

<sup>(199)</sup> [https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report\\_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf](https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf)

<sup>(200)</sup> <https://www.cbinsights.com/investor/yangtze-river-industry-fund>

<sup>(201)</sup> <https://yangtze-fund.com/>

<sup>(202)</sup> Siehe den Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise, Abschnitt 3.3.3: Von der Regierung finanzierte oder anderweitig staatlich geförderte Kapitalbeteiligungen.

(594) Ebenso wurde festgestellt, dass BOC Financial Assets Investments Co., Ltd. eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Bank of China ist. Im Hinblick auf die beteiligten Finanzinstitute stellte die Kommission bereits in Abschnitt 3.4.1.7 fest, dass alle staatseigenen chinesischen Finanzinstitute, die den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen mitarbeitender ausführender Hersteller Finanzierungen gewährt hatten, öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sind. Hilfsweise könnte BOC Financial Assets Investments Co., Ltd wie Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership und Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership als Fördermechanismus der chinesischen Regierung im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv angesehen werden.

(595) Außerdem gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass, selbst wenn die staatlich kontrollierten Unternehmen und Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen wären, diese aus denselben bereits in Erwägungsgrund 269 genannten Gründen als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten müssen. Somit würde ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zugerechnet werden.

2) *Spezifität*

(596) Die Kommission stellte fest, dass die Vorzugsfinanzierung durch Eigenkapital spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung ist, da es sich bei den Kapitalgebern um Unternehmen handelt, die nach den Leitlinien der staatlichen Politik handeln, in denen der BEV-Sektor als geförderter Wirtschaftszweig geführt wird. In jedem Fall deuten die verfügbaren Informationen darauf hin, dass diese Ad-hoc-Subvention der Geely Group gewährt wurde und somit spezifisch für ein Unternehmen ist.

3) *Berechnung des Vorteils*

(597) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Geely Group von einer umfangreichen Eigenkapitalfinanzierung profitierte, die eine ähnliche Wirkung hatte wie eine Finanzierung durch ein zinsloses Darlehen. Daher beschloss die Kommission, wie in Abschnitt 3.5.2 erläutert, die bei Darlehen übliche Berechnungsmethode anzuwenden. Dies bedeutet, dass der relative Spread zwischen Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und Unternehmensanleihen mit dem maßgeblichen US-amerikanischen B-Rating mit gleicher Laufzeit auf die von der PBOC veröffentlichten Referenzzinssätze angewendet wird, um einen marktgerechten Zinssatz für Darlehen zu ermitteln, der dann mit dem vom Unternehmen gezahlten tatsächlichen Zinssatz verglichen wird, um den erlangten Vorteil zu ermitteln.

b) *SAIC Group*

(598) Zusätzlich zu direkten Darlehen und anderen Formen der Vorzugsfinanzierung profitierte die SAIC Motor Group Corp. auch von Mitteln, die von ihrer Muttergesellschaft und staatseigenen Finanzinstituten über Kapitalzuführungen bereitgestellt wurden, um BEV-Projekte, IT-Projekte im Zusammenhang mit Finanzierungsgeschäften im Automobilbereich, Projekte im Zusammenhang mit Geschäftsmodellen für intelligente flexibilisierte Massenproduktion sowie zukunftsweisende Technologien und das Internet der Fahrzeuge zu fördern.

1) *Ergebnisse der Untersuchung*

(599) Anhang öffentlich zugänglicher Informationen stellte die Kommission fest, dass SAIC Motor Corporation Limited im Jahr 2017 in den Genuss einer Kapitalzuführung von 15 Mrd. RMB gekommen war, die von ihrer Muttergesellschaft, ihren Beschäftigten und sechs Finanzinstituten bereitgestellt worden war.<sup>(203)</sup> Obwohl SAIC Motor Corporation Limited ein börsennotiertes Unternehmen ist, wurden die Mittel für diese Kapitalzuführung über ein von der CSRC genehmigtes nicht öffentliches Angebot aufgebracht, an dem nur die Muttergesellschaft, Beschäftigte und ausgewählte Finanzinstitute teilnehmen konnten.

(600) Wie in Erwägungsgrund 318 erwähnt, beantworteten mehrere Unternehmen der SAIC Group den Fragebogen nicht. Die Shanghai Automotive Industry Group, die Muttergesellschaft von SAIC Motor Corporation Limited, gehört zu den nicht mitarbeitenden Unternehmen der Gruppe. Überdies stellte, wie im vorigen Abschnitt erwähnt, die chinesische Regierung die notwendigen Informationen über Finanzinstitute nicht zur Verfügung. Daher musste die Kommission bei ihrer Beurteilung dieser Transaktion auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen.

<sup>(203)</sup> <https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml>

- (601) Im Hinblick auf die beteiligten Finanzinstitute stellte die Kommission bereits in Abschnitt 3.5.1.8 fest, dass alle staatseigenen chinesischen Finanzinstitute, die den drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen mitarbeitender ausführender Hersteller Finanzierungen gewährt hatten, öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sind.
- (602) Außerdem gelangte die Kommission auf der Grundlage derselben Informationen zu dem Schluss, dass, selbst wenn die staatseigenen Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen wären, diese aus denselben bereits in Abschnitt 3.5.1.9 genannten Gründen als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten müssen.
- (603) Zusätzlich zu den Beweisen in den vorhergehenden Abschnitten ist auch darauf hinzuweisen, dass die chinesische Regierung den Leitlinien über den Aufbau eines umweltfreundlichen Finanzsystems zufolge das Ziel verfolgt, „die qualifizierten umweltfreundlichen Unternehmen aktiv bei der Beschaffung von Finanzmitteln durch Börsengänge und Zweitmissionen zu unterstützen, ihnen bei ihren entsprechenden Bemühungen beizustehen und als umweltfreundlich geführten Unternehmen Hilfe bei der Ausgabe zusätzlicher Aktien im Sekundärmarkt gemäß den gesetzlichen Verfahren zu leisten <sup>(204)</sup>“. Der letzte Punkt entspricht genau der vorliegenden Situation.
- (604) In Bezug auf die Shanghai Automotive Industry Group konnte die Kommission auf Grundlage der von SAIC Motor Corporation Limited vorgelegten Informationen feststellen, dass dieses Unternehmen vollständig im Eigentum der SASAC steht. Die Kommission konnte jedoch keine öffentlich zugänglichen Jahresabschlüsse oder sonstige sinnvollen veröffentlichten Informationen über dieses Unternehmen finden. Sie konnte auch keine Investitionen der Muttergesellschaft in irgendein anderes Unternehmen der SAIC Group feststellen. Überdies führte die Suche nach der Muttergesellschaft in öffentlich zugänglichen Daten grundsätzlich nur zu ihrer einzigen Tochtergesellschaft SAIC Motor Corporation Limited, obwohl die Shanghai Automotive Industry Group und SAIC Motor Corporation Limited verschiedene Unternehmensregisternummer haben. Schließlich stellte die Kommission fest, dass mehrere Mitglieder des Leitungsgremiums von SAIC Motor Corporation Limited auch ähnliche Funktionen im Leitungsgremium der Shanghai Automotive Industry Group ausübten. Da keine weiteren Informationen vorliegen, ist naheliegend, dass es sich bei der Shanghai Automotive Industry Group um eine Briefkastenfirma ohne operative Tätigkeit handelt. Da sich bei diesem Unternehmen keine Hinweise auf operative Tätigkeiten fanden, die einen erheblichen Finanzierungsbedarf begründen könnten, und SAIC Motor Corporation Limited die einzige bekannte Investition des Unternehmens darstellt, ist ein Geldstrom nur vom alleinigen Eigentümer, der SASAC, zum gelisteten Unternehmen SAIC Motor Corporation Limited möglich. Die Transaktion sollte daher als einer direkten Zuführung von Liquidität durch die chinesische Regierung an SAIC Motor Corporation Limited gleichwertig angesehen werden.

2) *Vorteil*

- (605) Anschließend prüfte die Kommission, ob die von der chinesischen Regierung über die SASAC und mehrere Finanzinstitute gewährte finanzielle Beihilfe SAIC einen Vorteil verschaffte. Aufgrund der mangelnden Bereitschaft von SAIC und der chinesischen Regierung zur Mitarbeit musste die Kommission ihre Feststellungen nach Artikel 28 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen.
- (606) Das Beweismaterial hat gezeigt, dass das Mandat und das Ziel der SASAC und der Finanzinstitute darin bestehen, Regierungsvorgaben und -pläne durchzuführen, unter anderem durch die Bereitstellung finanzieller Unterstützung und von Finanzierungen für die geförderten Sektoren (zu denen der Wirtschaftszweig für BEV zählt).
- (607) Auf der Grundlage der Beweise im Dossier und gemäß Artikel 28 der Grundverordnung kam die Kommission zu dem Schluss, dass mit den von der SASAC und verschiedenen Finanzinstituten bereitgestellten finanziellen Beihilfen der SAIC Group insofern ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung gewährt wurde, als sie diese Finanzmittel nicht anderweitig beschaffen und dafür einen entsprechenden Marktzinssatz zahlen musste.

3) *Spezifität*

- (608) Hinsichtlich der Spezifität ist festzustellen, dass die Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 210 erwähnt, nach dem Beschluss Nr. 40 geförderte Wirtschaftszweige durch die Gewährung von Darlehen zu unterstützen haben.

<sup>(204)</sup> Leitlinien über den Aufbau eines umweltfreundlichen Finanzsystems, erlassen von der CSRC, Nr. 228 (2016).

(609) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Kapitalzuführungen einer weiteren Form der bevorzugten finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige wie des BEV-Sektors gleichkommen. Wie in Abschnitt 3.1 erläutert, gehört der BEV-Sektor zu den geförderten und strategischen Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden. Kapitalzuführungen sind als eine Form der Finanzierung Teil des Vorzugsfinanzierungssystems für geförderte Wirtschaftszweige wie den Wirtschaftszweig für BEV. <sup>(205)</sup>

4) *Berechnung der Höhe der Subvention*

(610) Wegen der fehlenden Berichterstattung über diese Kapitalzuführung seitens der SAIC Group musste sich die Kommission in Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen, um die Höhe der Subvention zu ermitteln, die von der SASAC und verschiedenen Finanzinstituten in Form einer Kapitalzuführung gewährt wurde. Wegen mangelnder Mitarbeit konnte die Kommission diese Kapitalerhöhung nicht mit bestimmten Vermögenswerten in Verbindung bringen und die Kapitalzuführung über einen Zeitraum abschreiben, der der Abschreibung der fraglichen Vermögenswerte entspricht. Folglich betrachtete die Kommission die Kapitalzuführung als einem Darlehen gleichwertig. Ohne die betreffende Kapitalerhöhung hätte das Unternehmen Mittel in entsprechender Höhe auf den Finanzmärkten aufbringen müssen. Der Vorteil wurde daher nach derselben Methode berechnet, wie sie in Abschnitt 3.5.2.3 beschrieben wird.

3.5.4. *Anleihen*

(611) Alle in die Stichprobe einbezogenen Gruppen nahmen eine Vorzugsfinanzierung in Form von Anleihen in Anspruch.

3.5.4.1. *Rechtsgrundlage/Regelungsrahmen*

- Gesetz der Volksrepublik China über Wertpapiere in der Fassung von 2014 (im Folgenden „Wertpapiergesetz“) <sup>(206)</sup>,
- Verwaltungsmaßnahmen für die Ausgabe von und den Handel mit Unternehmensanleihen, Erlass der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde Nr. 113 vom 15. Januar 2015,
- Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen, erlassen vom Staatsrat am 18. Januar 2011,
- Maßnahmen der Verwaltung von Fremdfinanzierungsinstrumenten nicht finanzieller Unternehmen auf dem Interbanken-Anleihemarkt, herausgegeben von der People's Bank of China, Erlass der People's Bank of China (2008) Nr. 12 vom 9. April 2008,
- Leitlinien zum Aufbau eines grünen Finanzsystems, herausgegeben von der CSRC, Nr. 228 (2016),
- Bekanntmachung über die Herausgabe des Verzeichnisses der durch die Emission grüner Anleihen förderbaren Projektarten (Ausgabe 2021), herausgegeben von der PBOC, der NDRC und der CSRC, Nr. 96 (2021), mit Wirkung vom 1. Juli 2021,
- Grünes Finanzevaluierungsprogramm für Finanzinstitute im Bankensektor, herausgegeben von der PBOC, mit Wirkung vom 1. Juli 2021,
- Geldpolitisches Instrument zur Förderung von Projekten zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, herausgegeben von der PBOC, 8. November 2021,
- Leitlinien zur Offenlegung von Umweltaspekten für Finanzinstitute, herausgegeben von der PBOC, 22. Juli 2021,
- Finanzierungsinstrument für Umweltgerechtigkeit, herausgegeben von der PBOC, 22. Juli 2021,
- Präzisierung von Mechanismen in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Neutralitäts-Anleihen, herausgegeben vom NAFMII, 18. März 2022,
- Geschäftsleitlinien hinsichtlich grüner Fremdfinanzierungsinstrumente für nicht finanzielle Unternehmen, herausgegeben vom NAFMII,

<sup>(205)</sup> Siehe den Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise, Abschnitt 3.3.3: *Von der Regierung finanzierte oder anderweitig staatlich geförderte Kapitalbeteiligungen*

<sup>(206)</sup> Zuletzt geändert am 28. Dezember 2019 durch Präsidialdekret Nr. 37, mit Wirkung vom 1. März 2020.

— Leitlinien für die Ausgabe grüner Anleihen, herausgegeben von der NDRC.

- (612) Nach den gesetzlichen Vorschriften können Anleihen in China nicht uneingeschränkt ausgegeben oder gehandelt werden. Die Ausgabe jeder Anleihe muss von verschiedenen Regierungsbehörden wie der PBOC, der NDRC oder der CSRC genehmigt werden, je nach Art der Anleihe und Kategorie des Emittenten. Darüber hinaus gibt es nach der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen jährliche Quoten für die Ausgabe von Unternehmensanleihen.
- (613) Außerdem sollte die öffentliche Emission von Unternehmensanleihen nach Artikel 16 des während des UZ geltenden Wertpapiergesetzes die folgenden Anforderungen erfüllen: „der Verwendungszweck des Erlöses muss im Einklang mit der Industriepolitik des Staates stehen ...“ und „der Erlös einer öffentlichen Emission von Unternehmensanleihen darf nur zu genehmigten Zwecken verwendet werden“. In Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen wird betont, dass der Zweck der Fremdmittel mit der Industriepolitik des Staates in Einklang stehen muss. Die Ausgabe von Anleihen ist unter diesen Bedingungen auf einen geförderten Wirtschaftszweig wie den Wirtschaftszweig für BEV ausgerichtet und entspricht der Praxis von Finanzinstituten, diese Wirtschaftszweige zu unterstützen.<sup>(207)</sup>
- (614) Nach Artikel 16 Abschnitt 5 des Wertpapiergesetzes „darf der Couponzinssatz der Unternehmensanleihen den vom Staatsrat festgesetzten Couponzinssatz nicht überschreiten“. Artikel 18 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen enthält weitere Details und besagt, dass „der angebotene Zinssatz für alle Unternehmensanleihen nicht mehr als 40 % des geltenden Zinssatzes betragen darf, den die Banken Privatpersonen für Festgeld mit gleicher Laufzeit zahlen“.
- (615) Zudem ist in Artikel 18 der Verwaltungsmaßnahmen für die Ausgabe von und den Handel mit Unternehmensanleihen festgelegt, dass nur bestimmte Anleihen, die strenge Qualitätsanforderungen erfüllen, beispielsweise ein Rating von AAA, öffentlich an öffentliche Investoren oder nur öffentlich an qualifizierte Investoren im alleinigen Ermessen des Emittenten ausgegeben werden dürfen. Unternehmensanleihen, die diese Standards nicht erfüllen, können nur an qualifizierte Investoren öffentlich ausgegeben werden. Dementsprechend werden die meisten Unternehmensanleihen an qualifizierte Investoren ausgegeben, die von der CSRC genehmigt und chinesische institutionelle Investoren sind.
- (616) Zusätzlich zu den allgemein bekannten Anleihen wurden auch sogenannte „grüne“ Schuldtitel gefunden, die für diese Untersuchung spezifisch sind. Gemäß der „Bekanntmachung über die Herausgabe des Verzeichnisses der durch die Emission grüner Anleihen förderbaren Projektarten“ „handelt es sich bei grünen Anleihen um marktgängige Wertpapiere, bei denen Fremdmittel speziell zur Unterstützung grüner Industrien, grüner Projekte oder grüner Wirtschaftstätigkeiten eingesetzt werden, die bestimmte Bedingungen erfüllen; sie werden im Einklang mit den rechtlichen Verfahren ausgegeben ..., dazu zählen grüne Finanzanleihen, grüne Unternehmensanleihen, grüne Fremdfinanzierungsinstrumente und grüne forderungsbesicherte Wertpapiere“. Diese Schuldtitel können daher nur von Unternehmen ausgegeben werden, die bestimmte, in einem Verzeichnis grüner industrieller Tätigkeiten aufgeführte industrielle Tätigkeiten ausüben. Bei der Herstellung und dem Verkauf von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik sowie ihrer Schlüsselkomponenten handelt es sich um eine solche Tätigkeit.
- (617) Durch grüne Schuldtitel können Unternehmen Mittel zu vergünstigten Zinssätzen beschaffen. Im Einklang mit dem von der PBOC herausgegebenen „Grünen Finanzevaluierungsprogramm für Finanzinstitute im Bankensektor“ müssen chinesische Banken solche grünen Schuldtitel erwerben, um bei ihrem Anlagevermögen einen bestimmten Schwellenwert zu erreichen, der zu einer positiven Bewertung ihrer Leistung durch die Bankenaufsichtsbehörde beiträgt. Darüber hinaus müssen Finanzinstitute gemäß dem von der PBOC herausgegebenen „Geldpolitischen Instrument zur Förderung von Projekten zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen“ Unternehmen zur Förderung der im genannten Verzeichnis aufgeführten grünen industriellen Tätigkeiten Finanzmittel zu Vorzugszinssätzen bereitstellen, die annähernd auf dem Niveau des nationalen Leitzinssatzes für Darlehen liegen. Im Gegenzug bietet die People's Bank of China den Banken vergünstigte Refinanzierungssätze für die ausgezahlten grünen Mittel an.<sup>(208)</sup>
- (618) Obwohl der Rechts- und Regelungsrahmen dieser alternativen Finanzierungsquelle eindeutig ermittelt wurde, weigerte sich die chinesische Regierung, diesbezügliche Informationen vorzulegen. Die Feststellungen wurden daher nach Artikel 28 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen.

<sup>(207)</sup> Siehe OFC-Fall, Erwägungsgründe 400 und 401.

<sup>(208)</sup> [https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content\\_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html](https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html)

- (619) BEV-Hersteller nutzten zwei Arten grüner Schuldtitel, nämlich grüne Anleihen und grüne forderungsbesicherte Wertpapiere. Bei forderungsbesicherten Wertpapieren handelt es sich im Wesentlichen um grüne Anleihen, die durch Vermögenswerte besichert sind. Dabei werden Automobildarlehen umgewandelt, die Privatpersonen und Leasinggesellschaften als Sicherheiten für einen auf dem Anleihemarkt ausgegebenen forderungsbesicherten Schuldtitel gewährt werden und für die ein bestimmter Zinssatz gilt. Dieses System ermöglicht es den BEV-Herstellern, mittelfristige Forderungen aus Kfz-Darlehen durch sofort verfügbare liquide Mittel zu ersetzen und damit ihre Darlehensgeschäfte auf einer sehr vorteilhaften Grundlage vorzufinanzieren, da die Zinssätze für die forderungsbesicherten Wertpapiere weit unter jenen liegen, die ihren Abnehmern für die Kfz-Darlehen berechnet werden.
- (620) Zudem ist der Wirtschaftszweig für BEV als geförderter Wirtschaftszweig nach dem „Leitfaden für die industrielle Umstrukturierung“ berechtigt, im Einklang mit Beschluss Nr. 40 von Finanzinstituten mit Krediten unterstützt zu werden. Die Tatsache, dass die von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ausgegebenen Anleihen mit einem niedrigen Zinssatz ausgestattet sind, d. h. einem Zinssatz im Bereich des Leitzinssatzes für Darlehen und darunter, ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass Finanzinstitute – die Hauptinvestoren in diese Anleihen – den Auftrag haben, diese Unternehmen „mit Krediten zu unterstützen“ und sich bei der Investitions- oder Finanzierungsentscheidung nicht von kommerziellen Erwägungen leiten zu lassen, sondern andere Gesichtspunkte zu berücksichtigen, beispielsweise die politischen Ziele der Regierung. Tatsächlich würde ein unter marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder Investor auf die Kapitalrendite achten und höchstwahrscheinlich nicht in Unternehmensanleihen mit einer sehr niedrigen Verzinsung investieren. Dies gilt insbesondere für Finanzinstitute, da die Renditen dieser Anleihen im Bereich des Zinssatzes, zu dem sie selbst Mittel von anderen Finanzinstituten beschaffen können, oder darunter liegen. Zudem deuten die Feststellungen der Kommission zur finanziellen Lage der drei Gruppen ausführender Hersteller (siehe Abschnitt 3.5.2.3) im Hinblick auf deren Liquiditäts- und Solvenzprofile weiter darauf hin, dass unter marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnde Investoren nicht in Finanzinstrumente wie die Anleihen dieser Gruppen, die niedrige Renditen bieten, investieren würden, wenn der Emittent hohe Liquiditäts- und Solvenzrisiken erkennen lässt. Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass nur Investoren, die aus anderen Motiven als dem der Erzielung einer Kapitalrendite handeln, etwa um ihre gesetzliche Pflicht zu erfüllen, Finanzierungen für Unternehmen in geförderten Wirtschaftszweigen bereitzustellen, eine solche Investition tätigen würden.

#### 3.5.4.2. Als öffentliche Körperschaften handelnde Finanzinstitute

- (621) Bloombergs China bond market insight 2022 zufolge entfallen zudem auf die auf dem Interbanken-Anleihemarkt notierten Anleihen 88 % des gesamten Handelsvolumens der Anleihen.<sup>(209)</sup> Nach derselben Studie handelt es sich bei den meisten Investoren um institutionelle Investoren, einschließlich Finanzinstitute. Insbesondere Geschäftsbanken machen 57 % der Investoren aus, Policy Banks 3 %.<sup>(210)</sup> Daher handelt es sich bei den meisten Investoren, die Anleihen kaufen, um chinesische Banken, einschließlich staatseigener Banken.
- (622) Auf dieser Grundlage vertrat die Kommission die Auffassung, dass es eine Reihe stichhaltiger Beweise dafür gibt, dass es sich bei einem erheblichen Teil der Investoren in die von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ausgegebenen Unternehmensanleihen um Finanzinstitute handelt, die eine gesetzliche Verpflichtung haben, BEV-Hersteller mit Krediten zu unterstützen.
- (623) Wie in Erwägungsgrund 612 dargelegt, muss nach Artikel 16 des Wertpapiergesetzes und Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen eine öffentliche Emission von Unternehmensanleihen im Einklang mit der Industriepolitik des Staates stehen. Dadurch können Anleihen nur zu Zwecken ausgegeben werden, die im Einklang mit den Planungszielen der chinesischen Regierung im Hinblick auf geförderte Wirtschaftszweige stehen (siehe Erwägungsgrund 619). Die institutionellen Investoren, bei denen es sich, wie in Erwägungsgrund 620 dargelegt, weitgehend um Geschäftsbanken und Policy Banks handelt, müssen den in Beschluss Nr. 40 festgelegten politischen Leitlinien folgen, die in Verbindung mit dem Leitfaden für die industrielle Umstrukturierung eine besondere Behandlung bestimmter Projekte in bestimmten geförderten Wirtschaftszweigen, wie dem Wirtschaftszweig für BEV, vorsehen. Die Vorzugsbehandlung zugunsten aller in die Stichprobe einbezogenen Gruppen schlug sich in der Entscheidung über die Investition in Anleihen mit einem niedrigen Zinssatz nieder, die nicht nach Marktkriterien getroffen worden sein konnte.
- (624) Wie in Abschnitt 3.5.1.1 beschrieben, zeichnen sich diese Finanzinstitute außerdem durch eine starke staatliche Präsenz aus, und die chinesische Regierung hat die Möglichkeit, in bedeutender Weise Einfluss auf sie auszuüben. Der allgemeine Rechtsrahmen, der für die Tätigkeit dieser Finanzinstitute gilt, gilt auch für Anleihen. Darüber hinaus gibt es einen zusätzlichen detaillierten Regelungsrahmen für grüne Anleihen.

<sup>(209)</sup> <https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf>, S. 15.

<sup>(210)</sup> Ebd., S. 33.

- (625) Die Kommission kam in Abschnitt 3.5.1.1 zu dem Schluss, dass die staatseigenen Finanzinstitute öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sind und dass sie auf jeden Fall als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten. In Abschnitt 3.5.1.9 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass private Finanzinstitute ebenfalls von der Regierung betraut und angewiesen werden.
- (626) Die Kommission bemühte sich ferner um auf konkrete Ausgaben von Anleihen gestützte konkrete Beweise dafür, dass in bedeutender Weise Kontrolle ausgeübt wurde. Daher untersuchte sie das in den Erwägungsgründen 611 bis 619 dargelegte allgemeine rechtliche Umfeld in Verbindung mit den konkreten Ergebnissen der Untersuchung.
- (627) Die Kommission stellte fest, dass die Anleihen mit einem Zinssatz unter dem Niveau ausgegeben wurden, das bei der Finanz- und der Kreditrisikolage der Unternehmen zu erwarten gewesen wäre, sogar unter dem vom NIFC veröffentlichten risikofreien Referenzsatz (siehe Erwägungsgrund 632).
- (628) In der Praxis werden die Zinssätze für Anleihen, ähnlich wie bei Darlehen, vom Rating des Unternehmens beeinflusst. Die Kommission gelangte allerdings in Erwägungsgrund 481 zu dem Schluss, dass der lokale Rating-Markt verzerrt und die Ratings nicht verlässlich sind.
- (629) Ausgehend von den genannten Erwägungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Finanzinstitute den in Beschluss Nr. 40 sowie in den einschlägigen Leitlinien für grüne Anleihen festgelegten politischen Leitlinien folgten und Vorzugsfinanzierungen zu sehr niedrigen Zinssätzen an Unternehmen vergaben, die zu einem geförderten Wirtschaftszweig gehörten, und so entweder als öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung oder als Einrichtungen, die von der Regierung im Sinne des Artikels 3 Abschnitt 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung betraut oder angewiesen wurden, handelten.
- (630) Durch die Organisation der Ausgabe von Anleihen mit Zinssätzen unter dem marktüblichen Zinssatz, der dem tatsächlichen Risikoprofil des Emittenten entsprochen hätte, wie in Abschnitt 3.5.2.3 festgelegt, und durch die Investition in diese Anleihen haben die Finanzinstitute den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern einen Vorteil gewährt.

#### 3.5.4.3. Spezifität

- (631) Nach Ansicht der Kommission ist die Vorzugsfinanzierung durch Anleihen spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Anleihen nicht ohne Zustimmung der Regierungsbehörden ausgegeben werden können und das Wertpapiergesetz besagt, dass die Ausgabe von Anleihen im Einklang mit der Industriepolitik des Staates stehen muss. Wie bereits in den Erwägungsgründen 439 und 619 erwähnt, gilt der Wirtschaftszweig für BEV im Leitfaden für die industrielle Umstrukturierung als geförderter Wirtschaftszweig.
- (632) Darüber hinaus können insbesondere grüne Anleihen nur von Unternehmen ausgegeben werden, die bestimmte, in einem Verzeichnis grüner industrieller Tätigkeiten aufgeführte industrielle Tätigkeiten ausüben.

#### 3.5.4.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (633) Da Anleihen im Wesentlichen eine weitere Art von Schuldtiteln sind, im Prinzip ähnlich wie Darlehen, und da die Berechnungsmethode für Darlehen bereits auf einem Anleihenkorb basiert, beschloss die Kommission, die Berechnungsmethode für Darlehen anzuwenden, wie in Abschnitt 3.5.2.3 beschrieben. Dies bedeutet, dass der relative Spread zwischen Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem B-Rating mit gleicher Laufzeit auf den Leitzinssatz der PBOC für Darlehen angewendet wird, um einen marktgerechten Zinssatz für Anleihen zu ermitteln, der dann mit dem vom Unternehmen tatsächlich gezahlten Zinssatz verglichen wird, um den erlangten Vorteil zu ermitteln.
- (634) Wie in Erwägungsgrund 378 dargelegt, wurde festgestellt, dass mindestens ein Unternehmen der Geely Group im UZ forderungsbesicherte Wertpapiere ausgegeben hat, zu denen die Gruppe keine Informationen vorgelegt hat. Für dieses Unternehmen stützte sich die Berechnung der Höhe der Subvention auf öffentlich zugängliche Informationen, d. h. auf Auskünfte an Investoren an den Börsen und auf den Vorteil, der bei der anderen in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Gruppe festgestellt wurde.

- (635) Wie in Erwägungsgrund 329 hervorgehoben, übermittelten mehrere verbundene Unternehmen der SAIC Group keine Fragebogenantworten. Dies war insbesondere bei mehreren Unternehmen der Gruppe der Fall, die sich auf Finanzierungstätigkeiten spezialisiert haben. Für diese Unternehmen stützte sich die Berechnung der Höhe der Subvention auf die Informationen zu den Beträgen, Anfangs- und Enddaten sowie zu den Zinssätzen der Anleihen, die entweder aus öffentlich zugänglichen Jahresabschlüssen oder aus Auskünften an Investoren an den Börsen stammen.

#### 3.5.4.5. Schlussfolgerung zur Vorzugsfinanzierung: andere Finanzierungsformen

- (636) Die Kommission stellte fest, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller Vorzugsfinanzierungen in Form von Kreditlinien, Bankakzepten und Anleihen in Anspruch genommen haben. Da die Kriterien finanzielle Beihilfe, ein Vorteil für die ausführenden Hersteller und Spezifität erfüllt sind, betrachtet die Kommission diese Arten von Vorzugsfinanzierungen als anfechtbare Subvention.
- (637) Für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen wurden im Rahmen der oben beschriebenen Vorzugsfinanzierungen im Untersuchungszeitraum Subventionspannen in folgender Höhe ermittelt:

#### Vorzugsfinanzierung: andere Finanzierungsformen

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,30 %
SAIC Group	8,27 %

#### 3.6. Zuschussprogramme

- (638) Die Kommission stellte fest, dass alle drei in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen von einer Vielzahl von Zuschussprogrammen profitierten.

##### 3.6.1. Direkte Barzuschüsse

- (639) Nur eine der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Gruppen, die BYD Group, legte die zugrunde liegenden Informationen zu den im Untersuchungszeitraum erhaltenen Zuschüssen vor. Die beiden anderen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Gruppen lieferten keine Rechtsgrundlage für die erhaltenen Zuschüsse, weshalb die Berechnung des Subventionsbetrags im Zusammenhang mit den direkten Barzuschüssen, die diesen ausführenden Gruppen gewährt wurden, nach Artikel 28 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen erfolgte.
- (640) Die Zuschüsse, die die BYD Group für Technologie, Innovation und Entwicklung, den Erwerb von Sachanlagen, die Unterstützung und Förderung der Industrie sowie Barprämien für Arbeit, Steuern und verschiedene andere Zwecke erhielt.

##### a) Rechtsgrundlage

- (641) Die Zuschüsse an die BYD Group wurden von Regierungsbehörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene der Provinzen, Städte oder Bezirke gewährt, und waren offensichtlich spezifisch für die in die Stichprobe einbezogene Gruppe oder spezifisch in Bezug auf den geografischen Standort oder die Art des Wirtschaftszweigs. Die genaueren Rechtsvorschriften, nach denen diese Vorteile gewährt wurden – soweit denn überhaupt eine Rechtsgrundlage dafür gegeben war –, wurden nicht offengelegt. Die Kommission erhielt jedoch ein Exemplar eines von einer staatlichen Behörde veröffentlichten Begleitdokuments zu allen gewährten Zuschüssen (im Folgenden „Bekanntmachung“).

##### b) Ergebnisse

- (642) In Anbetracht der Vielzahl der Zuschüsse, die die Kommission in der Finanzbuchhaltung der BYD Group ermittelt hat, werden in dieser Verordnung nur die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Nachweise für die Existenz zahlreicher Zuschüsse und die Tatsache, dass sie von verschiedenen Verwaltungsebenen der chinesischen Regierung gewährt wurden, wurden der BYD Group in ihrer spezifischen Unterrichtung bereitgestellt.

- (643) In Bezug auf die beiden anderen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Gruppen stellte die Kommission fest, dass sie in ihren Fragebogenantworten nur den Gesamtbetrag der erhaltenen Zuschüsse angegeben hatten, wobei zwischen einkommensbezogenen und vermögensbezogenen Zuschüssen unterschieden wurde, und dass sie nicht bereit waren, eine detailliertere Aufschlüsselung und die Rechtsgrundlage der verschiedenen erhaltenen Zuschüsse vorzulegen.
- (644) Die Kommission stellte fest, dass zu den Instrumenten, mit denen die chinesische Regierung die Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs lenkt, auch unmittelbare staatliche Subventionen zählen. Diese Subventionen wurden in den öffentlich zugänglichen Jahresberichten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und während der Kontrollbesuche bestätigt und als sonstige Einnahmen oder als transitorische Passiva in der Finanzbuchhaltung der ausführenden Hersteller verbucht.

c) Schlussfolgerung

- (645) Diese Zuschüsse stellten Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung dar, da durch einen Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen an die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen ein Vorteil gewährt wurde.
- (646) Die meisten dieser Mittel wurden in der Buchführung der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Gruppen als staatliche Subventionen buchmäßig erfasst. Die von der BYD Group vorgelegten detaillierten Informationen zu diesen Zuschüssen wurden von der Kommission als eindeutiger Beweis für eine Subvention angesehen, mit der ein Vorteil gewährt wurde.
- (647) Die Kommission bewertete alle von der BYD Group erhaltenen Zuschüsse und stellte fest, dass nicht alle spezifisch für die Herstellung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen waren. Die Zuschüsse für Technologie, Innovation und Entwicklung, den Erwerb von Sachanlagen sowie die Unterstützung und Förderung der Industrie wurden als spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung angesehen, da sie den von der BYD Group vorgelegten Dokumenten zufolge auf bestimmte Unternehmen, auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Wirtschaftszweig für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge oder auf spezifische Projekte in spezifischen Regionen beschränkt zu sein scheinen.
- (648) Diesen Zuschüssen konnte zudem die Spezifität auch nach den Anforderungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung nicht abgesprochen werden, da die Bedingungen für den Anspruch auf die Subvention und die tatsächlichen Auswahlkriterien für die Unternehmen nicht transparent und nicht objektiv sind und kein automatischer Anspruch besteht.
- (649) Da die beiden anderen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Gruppen keine detaillierten Informationen zu den erhaltenen Zuschüssen vorlegten, stützte die Kommission ihre Feststellungen auf Artikel 28 der Grundverordnung und kam zu dem Schluss, dass alle Zuschüsse, die diese Gruppen erhielten, spezifisch waren und mit der Herstellung der betroffenen Ware in Zusammenhang standen.

d) Berechnung der Höhe der Subvention

- (650) Der Vorteil wurde als der im Untersuchungszeitraum erhaltene Betrag bzw. der dem Untersuchungszeitraum zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag über die Lebensdauer des Anlagevermögens abgeschrieben wurde, für das der vor dem Untersuchungszeitraum erhaltene Zuschuss gewährt wurde.
- (651) Die im Untersuchungszeitraum für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelten Subventionsspannen im Rahmen aller dieser Zuschüsse betragen:

**Zuschüsse**

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,61 %
Geely Group	2,31 %
SAIC Group	8,56 %

3.6.2. *Fiskalsubventionspolitik für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik*

- (652) Die Untersuchung ergab, dass die chinesische Regierung sowohl auf zentraler als auch auf subzentraler Ebene Mittel in Form von Barauszahlungen für jede in China verkaufte Einheit batteriebetriebener Elektrofahrzeuge an die Hersteller von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen überwies, was diesen Herstellern direkt zugutekam. Dabei handelt es sich um einen direkten Transfer von Geldern an die BEV-Hersteller auf der Grundlage ihrer Verkäufe in China.

- (653) Die Regelung gilt für im Inland verkaufte Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik („NEV“), einschließlich BEV. Die Höhe der Barauszahlungen wird auf Ebene der Zentralregierung festgelegt und variiert je nach dem Zeitraum, in dem die Verkäufe erfolgten, und der Art der NEV (z. B. batteriebetriebene Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybridfahrzeuge).
- (654) Die Regelung ist auf die Verkäufe von NEV-Modellen beschränkt, die in einem von der chinesischen Regierung veröffentlichten Katalog aufgeführt sind. Um Auszahlungen zu erhalten, müssen die BEV-Hersteller jedes Jahr einen umfassenden Liquidationsbericht mit detaillierten Angaben über ihre Verkäufe aus dem Vorjahr vorlegen. Dazu gehören Verkaufsrechnungen, technische Spezifikationen der Waren und Angaben zur Fahrzeugzulassung. Nach der Übermittlung überprüfen die zuständigen Behörden auf verschiedenen staatlichen Ebenen die übermittelten Daten. Anschließend werden die Mittel an die Hersteller überwiesen.

a) Rechtsgrundlage

- (655) Rechtsgrundlage für dieses Programm ist die Bekanntmachung über Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung bei der Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im Zeitraum 2016-2020 ([2015] Nr. 134), die durch die Bekanntmachung des Finanzministeriums über die Anpassung der Politik von Fiskalsubventionen für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik ([2016] Nr. 958) überarbeitet und im weiteren Verlauf durch die Bekanntmachung über Fiskalsubventionsmaßnahmen zur Verbesserung der Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik ([2020] Nr. 86) und die Bekanntmachung über die Fiskalsubventionspolitik für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im Jahr 2022 ([2021] Nr. 466) geändert wurde.

b) Ergebnisse der Untersuchung

*Die von der chinesischen Regierung verfolgte Absicht, den heimischen BEV-Wirtschaftszweig direkt zu unterstützen*

- (656) Entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung und anderer Parteien, dass diese Subvention den Verbrauchern zugutekommen sollte, ergab die Untersuchung, dass mit dem Programm die Verkäufe inländischer Hersteller durch Auszahlungen aus staatlichen Mitteln gesteigert werden sollten. Das Programm zielt darauf ab, die Entwicklung des NEV-Wirtschaftszweigs zu fördern, und richtet sich speziell an NEV-Hersteller (und somit nicht an Verbraucher).
- (657) Hauptzweck dieser Subventionsregelung war es, die beschleunigte Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik einschließlich des Sektors der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge zu fördern. Konkret heißt es in der Bekanntmachung über Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung bei der Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im Zeitraum 2016-2020: „Um die Kontinuität der Politik zu erhalten und die beschleunigte Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu fördern, werden das Finanzministerium, das Ministerium für Wissenschaft und Technologie, das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie und die Nationale Entwicklungs- und Reformkommission (im Folgenden „die vier Ministerien und Kommissionen“) weiterhin Subventionsstrategien für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik für den Zeitraum 2016-2020 gemäß den Anforderungen der Leitlinien des Generalbüros des Staatsrats zur Beschleunigung der Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik umsetzen“ (Guobanfa [2014] Nr. 35). Spätere Änderungen und Überarbeitungen enthalten einen ähnlichen Wortlaut.<sup>(211)</sup>
- (658) Es sind die NEV-Hersteller und nicht die Verbraucher, die im Mittelpunkt der Steuersubventionspolitik stehen. Es sind die NEV Hersteller, an die sich das Programm richtet: Sie sind diejenigen, die die Voraussetzungen für Auszahlungen erfüllen müssen; sie müssen Angaben zu ihrem Produktions- und Verkaufsprozess machen. Dazu gehört auch die Vorlage der Berechnungsberichte des Vorjahres mit Einzelheiten zu Warenverkäufen, Geschäftsvorgängen, einschließlich Verkaufsrechnungen, produkttechnischen Parametern und Fahrzeugzulassungsinformationen. Darüber hinaus wurden sie aufgefordert, Überwachungs- und Kontrollplattformen für die Meldung dieser Informationen zu entwickeln.
- (659) NEV-Hersteller (zusammen mit lokalen Gebietskörperschaften) waren auch die unmittelbaren Adressaten eines Sanktionsmechanismus im Falle von Betrug, und der Rechtsrahmen sieht vor, dass Maßnahmen direkt gegen produzierende Unternehmen ergriffen werden, die die Subventionen auf illegale Weise erhalten.

<sup>(211)</sup> Bekanntmachung des Finanzministeriums über die Anpassung der Fiskalsubventionspolitik für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik (Caijian [2016] Nr. 958), Bekanntmachung über Fiskalsubventionsmaßnahmen zur Verbesserung der Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik (Caijian [2020] Nr. 86) und die Bekanntmachung über die Fiskalsubventionspolitik zur Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im Jahr 2022 (Caijian [2021] Nr. 466).

- (660) Und nicht zuletzt sind die Hauptgründe für die Einstellung des Programms am 31. Dezember 2022 auf die Entwicklung des NEV-Wirtschaftszweigs in China zurückzuführen. Wie die chinesische Regierung einräumte<sup>(212)</sup>, beschloss sie, das Programm einzustellen, als sie zu der Auffassung gelangt war, dass der chinesische NEV-Wirtschaftszweig einen angemessenen Entwicklungsstand und Umfang erreicht hatte.
- (661) Darüber hinaus zeigt die Tatsache, dass das Programm auf im Inland hergestellte NEV beschränkt war, dass der Zweck des Programms darin bestand, die Herstellung und nicht den Gebrauch von BEV zu fördern. Die Kommission stellte tatsächlich fest, dass kein eingeführtes Fahrzeug in den Genuss dieser Regelung kam. Die chinesische Regierung wurde ausdrücklich aufgefordert, Informationen darüber vorzulegen, inwieweit eingeführte BEV von der Regelung während ihrer Geltungszeit profitierten. Die chinesische Regierung brachte vor, dass eingeführte BEV für diese Regelung in Betracht kämen, räumte jedoch ein, dass diese Subvention niemals einführenden Unternehmen oder ausländischen Herstellern gewährt worden sei. Tatsächlich konnte die chinesische Regierung nicht nachweisen, dass es ein Verfahren gibt, mit dem ausländische Hersteller oder Einführer Mittel im Rahmen der Fiskalsubventionspolitik beantragen und erhalten können. Darüber hinaus konnten NEV nach den verfügbaren Informationen<sup>(213)</sup> nur dann subventioniert werden, wenn die Batterie von einem chinesischen Unternehmen hergestellt wurde. Daher wurde der Schluss gezogen, dass dieses Programm nur BEV-Herstellern in China zugutekam und nur für sie konzipiert worden war.

*Die Laufzeit des Programms, die Rolle der lokalen Behörden und die Entwicklung paralleler Programme*

- (662) Wie in den Erwägungsgründen 641 - 659 erläutert, kommen nach dem 31. Dezember 2022 verkaufte NEV nicht mehr für die Fiskalsubventionspolitik in Betracht. Die Untersuchung ergab jedoch, dass BEV-Hersteller im Untersuchungszeitraum weiterhin in den Genuss dieser Subventionsregelung kamen und sie die im Rahmen dieser Regelung erhaltenen Mittel auch für einen längeren Zeitraum über den Untersuchungszeitraum hinaus in Anspruch nehmen können.
- (663) So erfolgte beispielsweise die Übertragung von Mitteln im Zusammenhang mit allen infrage kommenden und im Jahr 2020 verkauften und zugelassenen BEV erst Ende 2023. Die Untersuchung ergab auch, dass im Untersuchungszeitraum Mittel für 2018 verkaufte Personenkraftwagen an in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller überwiesen wurden. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die BEV-Hersteller in den Jahren nach dem Untersuchungszeitraum weiterhin in den Genuss direkter Bartransfers im Rahmen dieser Regelung kommen werden.
- (664) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass lokale Behörden unter direkter oder indirekter Leitung der chinesischen Regierung eine große Zahl ähnlicher Programme eingeführt haben, von denen einige der nationalen Regelung sehr ähnlich sind. Diese lokalen Initiativen verfolgen das gemeinsame Ziel, Anreize für die Herstellung von BEV zu schaffen, was zu einer fortgesetzten Unterstützung chinesischer BEV-Hersteller führen wird.

c) Vorteil

- (665) Im UZ erhielten die BEV-Hersteller direkte Barauszahlungen der chinesischen Regierung auf der Grundlage ihrer gemeldeten Verkäufe.
- (666) Die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller und die chinesische Regierung brachten vor, dass die Subvention in erster Linie den Verbrauchern und nicht den Herstellern zugutekomme, da die Hersteller beim Verkauf der Fahrzeuge angeblich im Namen der Regierung die Subventionen an die Verbraucher weitergäben. Wenn BEV-Hersteller ein Produkt verkaufen, das in die Kategorie „Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik“ fällt, ermittelt das Unternehmen im Rahmen dieser Regelung einen Kundenpreis. Der vom Abnehmer gezahlte Preis sei das Ergebnis der Abzinsung des Subventionsbetrags von einem theoretischen Grundpreis, den das Unternehmen festgesetzt habe. Dieser Abschlag sollte dem Subventionsbetrag entsprechen. In diesem Sinne soll der Abnehmer einen ermäßigten Preis zahlen, den die Regierung dem Unternehmen später erstattet.
- (667) Trotz der angeblichen Absicht, einen Vorteil für Verbraucher erzielen zu wollen, hat die chinesische Regierung Gelder in Form direkter Barmittel direkt an BEV-Hersteller überwiesen, und zwar auf der Grundlage ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit und der gemeldeten Verkäufe in der Vergangenheit. Dies stellt eindeutig einen klaren Anreiz für die Herstellung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen dar und verschaffte den Herstellern einen spürbaren Vorteil.

<sup>(212)</sup> Bekanntmachung über die Fiskalsubventionspolitik für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik im Jahr 2022 (Cai Jian [2021] Nr. 466).

<sup>(213)</sup> „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“, New York Times, 22. Dezember 2021. <https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>.

- (668) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass das Vorliegen oder Nichtvorliegen der Subvention nicht mit dem den Verbrauchern in Rechnung gestellten Endpreis korrelierte. Die Subvention hatte keine spürbaren Auswirkungen auf den Preis, der den Verbrauchern vor oder nach ihrer Abschaffung in Rechnung gestellt wurde.
- (669) Es gibt Belege dafür, dass die Verbraucherpreise für repräsentative Modelle bei allen drei in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen nach dem formellen Auslaufen des Programms für Fiskalsubventionen im Dezember 2022 stabil blieben oder sogar zurückgingen. Wenn während der Laufzeit der Regelung die Preise der im Jahr 2022 verkauften Fahrzeuge um den Subventionsbetrag gesenkt worden wären, hätten die Preise für diese Fahrzeuge im Januar 2023 um denselben Betrag steigen müssen, nachdem das Fahrzeug nicht mehr förderfähig war.
- (670) Das Gegenteil ist jedoch eingetreten. Die Preise für diese Modelle blieben entweder gleich oder gingen im restlichen Untersuchungszeitraum allmählich zurück. Daher kam die Subvention im Jahr 2022 den Verbrauchern nicht zugute, da sie keine niedrigeren Preise zahlen konnten. Stattdessen legten die Hersteller Preise fest, die es ihnen ermöglichten, die gesamte Subvention mitzunehmen.
- (671) Darüber hinaus ergab die Untersuchung, dass die chinesische Regierung keine Maßnahmen ergriffen hat, damit die Vorteile der Subvention an die Abnehmer weitergegeben werden, und dass die Preisfestsetzung in das Ermessen der Hersteller gestellt wurde. Somit zielte diese Regelung durch ihre Konzeption und Anwendung darauf ab, die Hersteller von Fahrzeugen mit neuartigen Antrieben zu begünstigen.
- (672) Aufgrund der zeitlichen Diskrepanz zwischen dem Verkauf von BEV und der Auszahlung staatlicher Mittel, die die Hersteller nicht einschätzen können, kann die Unsicherheit hinsichtlich des Auszahlungszeitpunkts bis zu vier Jahre betragen. Dies hat zur Folge, dass der Vorteil für die Hersteller voll zum Tragen kommt, wenn die Auszahlungen schließlich erfolgen.

d) Spezifität

- (673) Die Subvention ist spezifisch, da sie nur auf den Wirtschaftszweig der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, einschließlich der Branche der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge, abzielt. Des Weiteren kam dieses Programm nur BEV-Herstellern in China zugute und war nur für sie konzipiert worden.

e) Schlussfolgerung

- (674) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der oben beschriebenen Fiskalsubventionspolitik um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines direkten Transfers von Geldern vorliegt, aus der dem betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst.

f) Berechnung der Höhe der Subvention

- (675) Die Subvention wurde auf der Grundlage der in China verkauften Einheiten batteriebetriebener Elektrofahrzeuge gewährt. Die Höhe des Vorteils im Untersuchungszeitraum wurde auf der Grundlage der Auszahlungen berechnet, die die in die Stichprobe einbezogenen BEV-Hersteller im Untersuchungszeitraum im Rahmen dieser Regelung erhalten hatten.
- (676) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	2,18 %
Geely Group	2,14 %
SAIC Group	2,28 %

3.7. **Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

3.7.1. *Einräumung von Landnutzungsrechten durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

- (677) Grund und Boden ist in der VR China grundsätzlich Eigentum des Staates oder eines Kollektivs aus Dörfern oder Gemeinden; Unternehmen oder privaten Eigentümern können rechtliche oder billigkeitsrechtliche Ansprüche auf die betreffenden Grundstücke übertragen oder gewährt werden. Sämtliche Flurstücke stehen in städtischen Gebieten in staatlichem Eigentum und im ländlichen Raum im Eigentum der Dörfer oder Gemeinden.

(678) Nach der Verfassung der VR China und nach dem Gesetz über Grund und Boden (Land Law) können Unternehmen und natürliche Personen jedoch Landnutzungsrechte käuflich erwerben. Gewerbeflächen werden gewöhnlich zunächst für 50 Jahre verpachtet; anschließend kann die Pacht um weitere 50 Jahre verlängert werden.

a) Rechtsgrundlage/Rechtsrahmen

(679) Die Einräumung von Landnutzungsrechten in China fällt unter das Gesetz über die Verwaltung von Grund und Boden (Land Administration Law) der Volksrepublik China.<sup>(214)</sup> Außerdem umfasst die Rechtsgrundlage die folgenden Rechtsakte:

- (1) das Eigentumsgesetz der Volksrepublik China (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 62)<sup>(215)</sup>
- (2) das Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung von Grund und Boden (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 28)<sup>(216)</sup>
- (3) das Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung städtischer Immobilien (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 29)<sup>(217)</sup>
- (4) Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China über die Erteilung und Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Grund und Boden in städtischen Gebieten (Dekret Nr. 55 des Staatsrats der Volksrepublik China)<sup>(218)</sup>
- (5) die Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der Volksrepublik China (Verordnung des Staatsrates der Volksrepublik China [2014] Nr. 653)<sup>(219)</sup>
- (6) die Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens (Bekanntmachung Nr. 39 der CSRC)<sup>(220)</sup> und
- (7) die Bekanntmachung des Staatsrats über die relevanten Fragen im Zusammenhang mit der Stärkung der Kontrolle über Grund und Boden (Guo Fa (2006) Nr. 31)<sup>(221)</sup>.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(680) Nach Artikel 10 der „Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens“ setzen lokale Behörden Grundstückspreise nach dem alle drei Jahre aktualisierten System zur Bewertung von städtischem Grund und Boden sowie nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik fest.

(681) In früheren Untersuchungen<sup>(222)</sup> hat die Kommission festgestellt, dass die in der VR China entrichteten Preise für Landnutzungsrechte nicht repräsentativ für einen Marktpreis waren, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt wird, da das Auktionssystem als unklar, nicht transparent und in der Praxis nicht funktionierend betrachtet wurde und da die Preise den Untersuchungsergebnissen zufolge von den Behörden willkürlich festgesetzt wurden. Wie im vorstehenden Erwägungsgrund erläutert, setzten die Behörden die Preise gemäß dem Bewertungssystem für städtische Grundstücke (Urban Land Evaluation System) fest, nach dem bei der Festsetzung von Preisen für Gewerbegrundstücke neben anderen Kriterien auch die Industriepolitik zu berücksichtigen ist.

(682) In dieser Untersuchung waren diesbezüglich keine bemerkenswerten Änderungen festzustellen. So stellte die Kommission beispielsweise fest, dass die meisten in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen ihre Landnutzungsrechte für den genauen Preis erhielten, der von den lokalen Behörden im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens angeboten wurde.

<sup>(214)</sup> Siehe Gesetz über die Verwaltung von Grund und Boden der VR China vom 25. Juni 1986 in der geänderten Fassung, abrufbar unter <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560>.

<sup>(215)</sup> Siehe Eigentumsgesetz der VR China vom 16. März 2007, abrufbar unter [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content\\_1471118.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm).

<sup>(216)</sup> Siehe die Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der VR China vom 27. Dezember 1998 in der geänderten Fassung, abrufbar unter <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

<sup>(217)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html>.

<sup>(218)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html>.

<sup>(219)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html>.

<sup>(220)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83>.

<sup>(221)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content\\_378186.htm](https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content_378186.htm).

<sup>(222)</sup> Siehe HRF-Fall, Erwägungsgründe 295 bis 299; Reifen-Fall, Erwägungsgründe 488 bis 490; GFF-Fall, Erwägungsgründe 500 bis 502; OFC-Fall, Erwägungsgründe 541 bis 543, ACF-Fall, Erwägungsgründe 540 bis 548.

(683) Die vorstehenden Beweise widersprechen den Behauptungen der chinesischen Regierung, die in der VR China für Landnutzungsrechte entrichteten Preise seien repräsentativ für einen Marktpreis, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt werde.

c) Schlussfolgerung

(684) Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die Lage, was den Erwerb von Landnutzungsrechten in der VR China betrifft, nicht transparent ist und die Preise willkürlich von den Behörden festgesetzt wurden.

(685) Daher ist die Einräumung von Landnutzungsrechten durch die chinesische Regierung als Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung in Form einer Bereitstellung von Waren aufzufassen, aus der den begünstigten Unternehmen ein Vorteil erwächst. Wie in den Erwägungsgründen 676 bis 679 erläutert, besteht in der VR China kein funktionierender Markt für Grund und Boden; bei Heranziehung einer externen Bemessungsgrundlage (siehe Erwägungsgrund 688) ergibt sich, dass der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern entrichtete Betrag für Landnutzungsrechte weit unter dem normalen marktüblichen Zinssatz liegt.

(686) Im Zusammenhang mit dem bevorzugten Zugang zu Gewerbeflächen für Unternehmen aus bestimmten Wirtschaftszweigen stellte die Kommission fest, dass der von lokalen Behörden festgesetzte Preis der Industriepolitik der Regierung Rechnung tragen muss, wie in Erwägungsgrund 680 erläutert. Im Rahmen dieser Industriepolitik wird der Wirtschaftszweig der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt. Zudem müssen die Behörden gemäß dem Beschluss Nr. 40 des Staatsrats bei der Vergabe von Grundstücken den „Leitfaden für die industrielle Umstrukturierung“ und die Industriepolitik berücksichtigen. Aus Artikel XVIII des Beschlusses Nr. 40 geht eindeutig hervor, dass Wirtschaftszweige, die unter die „eingeschränkte“ Kategorie fallen, keinen Zugang zu Landnutzungsrechten haben. Somit ist die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben a und c der Grundverordnung, weil die bevorzugte Bereitstellung von Land auf Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige (in diesem Fall des Wirtschaftszweigs der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge) beschränkt ist, und weil die staatlichen Praktiken in diesem Bereich nicht klar und nicht transparent sind.

d) Berechnung der Höhe der Subvention

(687) Im Einklang mit früheren Untersuchungen<sup>(223)</sup> und mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung wurden die Grundstückspreise im gesonderten Zollgebiet Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu (im Folgenden „Chinesisch Taipeh“) als externe Referenzwerte<sup>(224)</sup> herangezogen. Der den Empfängern erwachsende Vorteil wird unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag berechnet, den in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller tatsächlich für die Landnutzungsrechte gezahlt haben (d. h. dem tatsächlichen vertraglichen Kaufpreis, gegebenenfalls abzüglich der Erstattungen/Zuschüsse durch örtliche Behörden), und dem Betrag, der nach den Referenzwerten für Chinesisch Taipeh eigentlich zu entrichten wäre.

(688) Die Kommission betrachtet Chinesisch Taipeh als geeigneten externen Vergleichswert und stützt ihre Auffassung auf die folgenden Gründe:

- das vergleichbare Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, des BIP und der wirtschaftlichen Struktur in Chinesisch Taipeh und den meisten Provinzen und Städten der VR China, in denen die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ansässig sind,
- die räumliche Nähe zwischen der VR China und Chinesisch Taipeh,
- die hoch entwickelte industrielle Infrastruktur sowohl in Chinesisch Taipeh als auch in zahlreichen Provinzen der VR China,
- die engen Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Chinesisch Taipeh und der VR China,
- die hohe Bevölkerungsdichte in vielen Provinzen der VR China und in Chinesisch Taipeh,
- die Ähnlichkeiten zwischen Chinesisch Taipeh und der VR China bezüglich der Art von Grund und Boden und der Geschäfte, die zur rechnerischen Ermittlung des relevanten Referenzwerts herangezogen wurden und
- die demografischen, sprachlichen und kulturellen Gemeinsamkeiten zwischen Chinesisch Taipeh und der VR China.

<sup>(223)</sup> Siehe Reifen-Fall, GFF-Fall, OFC-Fall und ACF-Fall.

<sup>(224)</sup> Im Urteil des Gerichts vom 11. September 2014 in der Rechtssache Gold East Paper und Gold Huacheng Paper/Rat, T-444/11, T:2014:773, bestätigt.

- (689) Bei ihren Berechnungen stützte sich die Kommission entsprechend der in früheren Untersuchungen <sup>(225)</sup> angewandten Methodik auf den durchschnittlichen Quadratmeterpreis für Grundstücke in Chinesisch Taipeh, bereinigt um die Inflation und die BIP-Entwicklung ab dem Datum der Verträge über die betreffenden Landnutzungsrechte. Die Angaben zu den Preisen von Gewerbegrundstücken seit 2013 wurden der Website des Industrial Bureau des Wirtschaftsministeriums von Taiwan <sup>(226)</sup> entnommen. Für die früheren Jahre wurden die Preise um die vom IWF für 2013 veröffentlichten Inflationsraten in Chinesisch Taipeh und die dortige Entwicklung des BIP pro Kopf zu jeweiligen Preisen in USD bereinigt.
- (690) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Subventionierung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,84 %
SAIC Group	0,67 %

3.7.2. *Bereitstellung von Batterien und der verwendeten Vorleistungen für diese (d. h. Lithium-Eisenphosphat) durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

a) *Einleitung*

- (691) In ihrem Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise stellte die Kommission fest, dass offenbar zahlreiche spezifische Pläne bestehen, mit denen die chinesische Regierung oder lokale Regierungen die Entwicklung der Rohstoffe und Vorleistungen für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge sowie für Batterien gezielt unterstützen. Die im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise enthaltenen Beweise zeigten, dass die chinesische Regierung einen Rahmen geschaffen hat, in dem alle Ebenen der Produktionskette für BEV unterstützt werden, vom Abbau wichtiger Rohstoffe für die Herstellung von Vorleistungen über Midstream-Vorleistungen bis hin zum Endprodukt, um den Wirtschaftszweig der BEV rasch und wirkungsvoll zu entwickeln. Dies wurde durch die von der Kommission durchgeführte Analyse bestätigt, aus der hervorgeht, dass die chinesische Regierung die vorgelagerten Rohstofflieferanten und Batterielieferanten als Teil eines umfassenderen Rahmens für die Entwicklung und Förderung des Wirtschaftszweigs der BEV insgesamt betrachtet.
- (692) Lithium, Kobalt, Nickel, Kupfer in Form von Kupferfolie, Aluminium (auch in Form von Aluminiumfolie und als Aluminiumbänder für das Zellgehäuse) sowie Grafit sind die wichtigsten Rohstoffe für Lithium-Eisenphosphat- (im Folgenden „Lithium“ oder „LFP“) und Nickel-Mangan-Kobaltoxid-Batterien. Beide Arten von Batterien fallen unter die Kategorie der sogenannten „Lithium-Ionen-Batterien“. Die Kommission stellte fest, dass die BYD Group der einzige vertikal integrierte, in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller von BEV war, der LFP-Batterien für BEV herstellte. Die Kommission holte von der BYD Group Informationen über die Rohstoffe ein, die bei der Herstellung von Zellen für den Batteriesatz verwendet werden (d. h. Aluminiumbänder, Aluminiumfolie, Kupferfolie, Grafit und LFP). Angesichts der Bedeutung von LFP bei der Herstellung von Batterien (ungefähr [25 % - 35 %] der Herstellkosten der Batterie) konzentrierte die Kommission ihre Untersuchung im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung auf die Bereitstellung von LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt.
- (693) Im Laufe der Untersuchung stellte die Kommission insbesondere fest, dass die einzige vertikal integrierte Gruppe LFP von verbundenen und unabhängigen Lieferanten für die Herstellung von Batterien für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge bezog. LFP ist die Art des Lithiums, das in LFP-Batterien verwendet wird, und es wird durch Mischen von Lithiumcarbonat mit Eisenphosphat gewonnen. LFP ist der Hauptbestandteil der Batteriezellen und macht insgesamt rund [25-35] % der Kosten eines Batteriesatzes aus.
- (694) Die beiden anderen Gruppen (SAIC und Geely) bezogen ihre Batterien von unabhängigen und verbundenen Lieferanten sowie von Gemeinschaftsunternehmen mit Contemporary Amperex Technology Company Limited (im Folgenden „CATL“) bezogen. Der Batteriesatz ist der wichtigste Kostentreiber von BEV und macht insgesamt [40-50] % der Herstellkosten aus.

<sup>(225)</sup> Siehe GFF-Fall, OCS-Fall, Solarpaneele-Fall und OFC-Fall.

<sup>(226)</sup> <https://lvr.land.moi.gov.tw>.

(695) In dieser Phase des Verfahrens konzentrierte sich die Kommission daher auf die wichtigsten Kostentreiber bei der Herstellung von BEV, nämlich 1) die Bereitstellung von Batterien für den nicht integrierten ausführenden Hersteller von BEV und 2) die Bereitstellung von LFP in Bezug auf den integrierten ausführenden Hersteller von BEV als Hauptrohstoff für die Herstellung von Batterien.

b) Fehlende Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen

(696) Wie in Abschnitt 3.3.1.1 erwähnt, hat die chinesische Regierung, obwohl sie dazu aufgefordert wurde, den spezifischen Fragebogen für Lieferanten von Rohstoffen und Batterien für BEV nicht an bekannte Lieferanten in China weitergeleitet. Darüber hinaus legte die chinesische Regierung keine wesentlichen Informationen über die Eigenschaften des Inlandsmarkts für Vorleistungen für BEV in China und seine Wirtschaftsbeteiligten vor.

(697) Da die Kommission von der chinesischen Regierung keine Informationen über den bestehenden Rechtsrahmen, die Struktur des Inlandsmarktes, über die Preisbildungsmechanismen und Preise sowie über die Unternehmensbeteiligungen erhalten hat, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass sie entscheidende und für die Untersuchung relevante Informationen nicht erhalten hat.

(698) In Ermangelung von Informationen der chinesischen Regierung über die Anzahl und die Eigentumsverhältnisse der inländischen Lieferanten von Rohstoffen und Batterien für BEV musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen im Sinne von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung stützen. In diesem Zusammenhang analysierte die Kommission spezifische Pläne für den chinesischen Wirtschaftszweig der Batterien für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik („NEV“), zu denen BEV zählen, sowie die jeweilige Lage der Rohstofflieferanten für den vertikal integrierten ausführenden Hersteller und der verbundenen Lieferanten von Batterien der beiden in die Stichprobe einbezogenen nicht vertikal integrierten ausführenden Hersteller. In Ermangelung von Informationen im Dossier war die Kommission teilweise auf Rückschlüsse auf der Grundlage der im Dossier verfügbaren Fakten und Informationen angewiesen.

(699) Wie in Abschnitt 3.3.2 erläutert, legte die SAIC Group keine Angaben zu den Herstellkosten, den Materialrechnungen, den Warenspezifikationen einschließlich der chemischen Zusammensetzung des von Lieferanten gekauften Rohstoffs und keine nach einzelnen Geschäftsvorgängen aufgeschlüsselte Kaufliste für Lieferanten vor, obwohl sie dazu aufgefordert wurde. In diesem Zusammenhang vertrat die Kommission die Auffassung, dass wesentliche Informationen fehlten, die für angemessene und zuverlässige Feststellungen erforderlich waren, und dass sie sich nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen musste.

(700) Folglich konnte sich die Kommission in Bezug auf die nicht integrierten ausführenden Hersteller von BEV nur auf die bei der Geely Group eingeholten Informationen stützen. Da beide nicht integrierten ausführenden Hersteller von BEV ihre Batterien von ähnlichen Batterielieferanten beziehen und die Kommission ihre Feststellungen zur Bereitstellung von Batterien für die Geely Group auf direkt von ihren Lieferanten bereitgestellte Daten stützen konnte, ist die Kommission der Auffassung, dass die Informationen über die Geely Group einen angemessenen Ersatz der erforderlichen Informationen darstellen, um Feststellungen für die SAIC Group treffen zu können. Die Kommission stützte sich jedoch nach wie vor auf die bei der SAIC Group eingeholten Informationen, die überprüft werden konnten, insbesondere die Namen der Batterielieferanten der SAIC Group.

3.7.2.1. Bereitstellung von Batterien durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

(701) Damit das Vorliegen einer anfechtbaren Subvention festgestellt werden kann, müssen nach Artikel 3 und 4 der Grundverordnung drei Elemente gegeben sein: 1) eine finanzielle Beihilfe, 2) ein Vorteil und 3) Spezifität.

3.7.2.1.1. *Finanzielle Beihilfe*

a) Als „öffentliche Körperschaften“ fungierende Batterielieferanten

(702) Die Kommission untersuchte zunächst, ob die Batterielieferanten als öffentliche Körperschaften angesehen werden können, sodass die Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung der chinesischen Regierung zugerechnet werden kann. Wie in Abschnitt 3.5.1.1 Erwägungsgründe 409 bis 418 ausführlich erläutert, ist die rechtliche Norm für die Feststellung des Vorliegens einer öffentlichen Körperschaft im Einklang mit der dort dargelegten WTO-Rechtsprechung auszulegen. Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsprechung, auf die in den Erwägungsgründen 409 bis 418 Bezug genommen wird, sollte bei der Untersuchung der Frage, ob es sich bei den

Herstellern von Vorleistungen in China, die Vorleistungen liefern, um „öffentliche Körperschaften“ handelt (d. h. um Einrichtungen, die die Befugnis zur Ausübung hoheitlicher Aufgaben besitzen, ausüben oder damit ausgestattet sind), gebührend berücksichtigt werden, i) wie sich das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in dem Land, in dem die untersuchten Einrichtungen tätig sind, darstellt, ii) welche Beziehung zwischen den betreffenden Einrichtungen und der Regierung besteht und iii) welche Kernmerkmale und -aufgaben die betreffenden Einrichtungen haben.

- (703) Darüber hinaus betonte das Rechtsmittelgremium, wie in Erwägungsgrund 416 dargelegt, dass es für die Feststellung, dass es sich bei einigen Einrichtungen um öffentliche Körperschaften handelt, von Bedeutung ist, wenn die betreffende Regierung nicht mitarbeitet.<sup>(227)</sup> In einem Kontext, in dem eine untersuchende Behörde die Elemente der Beziehung zwischen der Regierung und bestimmten Einrichtungen, die hoheitliche Aufgaben ausüben, prüfen muss, verfügt die Regierung nämlich über wichtige Informationen, die für eine Entscheidung über das Vorliegen öffentlicher Körperschaften erforderlich sind. Wenn die Regierung solche Informationen zurückhält, kann die untersuchende Behörde Rückschlüsse aus der mangelnden Zusammenarbeit ziehen, unter anderem den Schluss, dass die angeforderten Informationen beispielsweise eine entscheidende staatliche Präsenz in den betreffenden Einrichtungen bestätigen würden, was wiederum bedeuten würde, dass die Regierung eine bedeutsame Kontrolle über diese Einrichtungen ausübt. Daher können Beweise für formale Indizien für staatliches Eigentum, direkte Kontrolle durch den Staat und staatliche Eingriffe in den Markt zur Erreichung bestimmter politischer Ziele auch in einem Kontext, in dem die betreffende Regierung nicht mitarbeitet, zeigen, dass die Hersteller von Vorleistungen mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben.
- (704) Darüber hinaus müssten die in Rede stehenden Lieferanten, um als öffentliche Körperschaften zu gelten, nicht unbedingt bei jedem Verkauf von Vorleistungen an nachgelagerte Hersteller von der chinesischen Regierung kontrolliert werden. Die zentrale Frage ist, ob die Einrichtungen selbst die Kernmerkmale und -aufgaben besitzen, die sie als öffentliche Körperschaften qualifizieren würden.

1) *Rechtliches und wirtschaftliches Umfeld in der VR China*

- (705) Wie in den Erwägungsgründen 197 bis 203 ausführlich erläutert, ist das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in der VR China, in dem die Lieferanten von BEV-Vorleistungen tätig sind, durch eine starke Präsenz und umfassende Kontrolle der Regierung gekennzeichnet, bei der der Staat einen entscheidenden Einfluss auf die Allokation und die Preise der Ressourcen ausübt. Im Zusammenhang mit der Analyse des rechtlichen und wirtschaftlichen Umfelds, das die chinesische Regierung für die Lieferung von Vorleistungen für BEV zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt geschaffen hat, sollte daher schon vorab darauf hingewiesen werden, in welchem Ausmaß die chinesische Regierung und die Kommunistische Partei in die chinesische Wirtschaft eingreifen (siehe insbesondere Erwägungsgrund 201).
- (706) Im Einklang mit der Doktrin der sozialistischen Marktwirtschaft erhebt die chinesische Regierung den Anspruch darauf, die Wirtschaftsstruktur des Landes zu gestalten, nicht zuletzt angesichts des Artikels 11 der Verfassung, wonach die Regierung ausdrücklich auch eine Aufsicht und Kontrolle über die nicht-öffentlichen Sektoren der Wirtschaft ausübt (siehe insbesondere Erwägungsgrund 199), also sogar auch über in Privateigentum befindliche Lieferanten von BEV-Vorleistungen. Auf der Grundlage dieser verfassungsrechtlichen Verankerung und angesichts der bestehenden institutionellen und organisatorischen Strukturen ist die chinesische Regierung in der Lage, ihre politischen Ziele zu verfolgen, insbesondere durch das ausgefeilte Planungssystem (siehe auch Erwägungsgrund 203) und die Annahme spezifischer Maßnahmen, einschließlich der Unterstützung, für Schlüsselakteure in geförderten Sektoren.
- (707) Wie nachstehend dargelegt, sind die Entwicklung der Vorleistungen, die der Herstellung von Batterien vorgelagert sind, und die Entwicklung der Batterien miteinander verknüpft, da sowohl die Entwicklung der vorgelagerten als auch die der Midstream-Vorleistungen wiederum der Entwicklung des BEV-Sektors dient. Die chinesische Regierung hat nicht nur Strategien und Maßnahmen für die Entwicklung des BEV-Sektors und der Wirtschaftszweige um ihn herum vorgelegt, sondern einen allumfassenden Rahmen geschaffen. Dieser Rahmen zeigt, wie die chinesische Regierung in den Markt eingreift, sodass es sich bei den Lieferanten von Vorleistungen nicht um freie Marktteilnehmer handelt, sondern um Einrichtungen, die die ihr zugewiesenen hoheitlichen Aufgaben, nämlich die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV, wahrgenommen haben. Daher werden in diesem Abschnitt sowohl politische Ziele analysiert, die vorgelagerte Materialien (d. h. wichtige Vorleistungen für die Herstellung von Batterien) betreffen, als auch politische Ziele im Bereich der Midstream-Vorleistungen wie Batterien sowie außerdem von der chinesischen Regierung ergriffene spezifische Maßnahmen zur Verfolgung dieser Ziele.

<sup>(227)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China, WT/DS379/AB/R, Rn. 349.

2) *Politische Ziele der chinesischen Regierung, die der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV dienen*

- (708) In Abschnitt 3.1 wird der relevante Hintergrund und Kontext erläutert, aus dem hervorgeht, welche Bedeutung die chinesische Regierung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV beimisst, die auch über die Entwicklung der sie umgebenden Wirtschaftszweige geschieht, die für den Erfolg der BEV-Hersteller von entscheidender Bedeutung sind. Das übergeordnete politische Ziel, den BEV-Sektor unter anderem durch die Bereitstellung von Vorleistungen zu fördern, zeigt sich in einer Vielzahl von Vorschriften und anderen politischen Dokumenten und Plänen, die von verschiedenen staatlichen Stellen herausgegeben werden, um jeden Aspekt dieser Sektoren im Zusammenhang mit Batterien und/oder deren Vorleistungen zu überwachen.
- (709) Der Aktionsplan von 2017 zur Förderung der Entwicklung der Industrie für Antriebsbatterien im Automobilbereich (im Folgenden „Aktionsplan von 2017 für Batterien“) <sup>(228)</sup>, der unter anderem in den Erwägungsgründen 230 bis 232 behandelt wird, zeigt, wie die politischen Leitlinien der Regierung die gesamte NEV-Wertschöpfungskette abdecken.
- (710) Dieser Plan wurde angenommen, „um die ‚Bekanntmachung des Staatsrats über die Herausgabe des Plans zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2012-2020)‘ (Guofa (2012) Nr. 22) sowie die ‚Leitlinien des Generalbüros des Staatsrats zur Beschleunigung der Förderung und des Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik‘ (Guobanfa (2014) Nr. 35) umzusetzen ... und die gesunde und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zu fördern“ <sup>(229)</sup>. Darüber hinaus sieht der Aktionsplan von 2017 für Batterien die Entwicklung der Batterieindustrie mit dem Ziel vor, dass diese ihrerseits der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für NEV dient, zu dem der Wirtschaftszweig für BEV gehört („Antriebsbatterien sind das Herzstück von Elektrofahrzeugen und der Schlüssel zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik“). Diese Verbindungen zwischen dem Batterieplan und den wichtigsten Plänen zur Unterstützung der Herstellung von BEV zeigen, dass die chinesische Regierung die Entwicklung der Batterieindustrie als Instrument für die Entwicklung des BEV-Sektors gefördert hat. Insbesondere wird daraus deutlich, dass die Entwicklung der Batterieindustrie darauf ausgerichtet ist, der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV zu dienen, indem die Kosten gesenkt werden, damit billigere Batterien geliefert werden können. Außerdem geht daraus hervor, dass die chinesische Regierung einheimischen Batterieherstellern den Vorzug gibt, um sie zu stärken und ihre Marktdurchdringung im Ausland zu fördern.
- (711) Rechtsgrundlage für die wichtigsten Regelungen sind neben dem genannten Aktionsplan von 2017 für Batterien folgende Dokumente:
- 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung strategischer und aufstrebender Wirtschaftszweige <sup>(230)</sup>
  - 14. Fünfjahresplan zur Entwicklung der Rohstoffindustrie (im Folgenden „14. Fünfjahresplan für Rohstoffe“) <sup>(231)</sup>
  - Katalog der geförderten Wirtschaftszweige in der westlichen Region (Erlass Nr. 40 (2021)) (im Folgenden „Katalog der geförderten Wirtschaftszweige“) <sup>(232)</sup>
  - Katalog zur Lenkung der industriellen Umstrukturierung (Erlass Nr. 49 (2019)) (im Folgenden „Industriekatalog“) <sup>(233)</sup>
  - Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und NEV (2012-2020) (im Folgenden „NEV-Plan 2012-2020“) <sup>(234)</sup>
  - Leitlinien zum Ausbau von Investitionen in strategisch wichtigen aufstrebenden Wirtschaftszweigen und zur Bildung gestärkter neuer Wachstumszentren und Wachstumspole (Erlass Nr. 1409 (2020)) (im Folgenden „Leitlinien zu Investitionen“) <sup>(235)</sup>

<sup>(228)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content\\_5172254.htm#2](https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2).

<sup>(229)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content\\_5172254.htm#1](https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1).

<sup>(230)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content\\_5150090.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm). Eine englische Übersetzung steht unter <https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/> zur Verfügung.

<sup>(231)</sup> Der Plan ist im Volltext abrufbar unter [https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art\\_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html](https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html).

<sup>(232)</sup> Abrufbar unter [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126\\_1265895.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html).

<sup>(233)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content\\_5713262.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm).

<sup>(234)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content\\_2182749.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm).

<sup>(235)</sup> Abrufbar unter [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925\\_1239582.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html). Eine englische Übersetzung steht unter <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/> zur Verfügung.

- Bekanntmachung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie und des Staatlichen Zentralamts für Marktregulierung über die koordinierte und stabile Entwicklung der Produktions- und Lieferkette der Lithium-Ionen-Batterieindustrie (im Folgenden „Bekanntmachung betreffend die Batterieindustrie“) <sup>(236)</sup>
  - Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035) (im Folgenden „NEV-Plan 2021-2035“) <sup>(237)</sup>
  - „Made in China 2025“ <sup>(238)</sup>
  - Gesetz über Bodenschätze (Mineral Resources Law – im Folgenden „MRL“) <sup>(239)</sup>
  - Standardisierte Bedingungen für die Lithium-Ionen-Batterieindustrie – Fassung von 2021 (im Folgenden „Standardisierte Bedingungen“) <sup>(240)</sup>
- (712) Die Anweisungen aus den vorstehend genannten Plänen spiegeln sich in den entsprechenden Plänen auf Provinz-, Regional-, Gemeinde- und lokaler Ebene wider und werden über diese umgesetzt. Beispiele hierfür sind unter anderem
- der Aktionsplan zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Wirtschaftszweige der Batterien und Werkstoffe für neuartige Antriebstechnik in der Provinz Guizhou im Jahr 2022 (im Folgenden „Aktionsplan von Guizhou“) <sup>(241)</sup>
  - die „Leitlinien zur Beschleunigung der hochwertigen Entwicklung der Wirtschaftszweige für Lithiumbatterien, neuartige Antriebstechnik und neue Werkstoffe“ der Provinz Fujian (im Folgenden „Leitlinien von Fujian“) <sup>(242)</sup>
  - der Sonderplan der Stadt Ningde für die hochwertige Entwicklung der verarbeitenden Industrie während der Laufzeit des 14. Fünfjahresplans (im Folgenden „Plan von Ningde für die verarbeitende Industrie“) <sup>(243)</sup>
  - der Entwicklungsplan der Gemeinde Zhaozuang (Provinz Shandong) 2021–2025 zur Entwicklung der Lithiumbatterie-Industrie (im Folgenden „Entwicklungsplan von Shandong“) <sup>(244)</sup>
  - die Stellungnahmen der Provinz Shenzhen zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Produktionskette für den Wirtschaftszweig der Kraftfahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (im Folgenden „Plan von Shenzhen“) <sup>(245)</sup>
  - der 14. Fünfjahresplan von Suining (Provinz Sichuan) für die Entwicklung von Lithiumbatterien (im Folgenden „Plan von Suining“) <sup>(246)</sup>
  - der Plan von Yichun für Bodenschätze (2021-2025) <sup>(247)</sup>
  - die Bekanntmachung über mehrere strategische Maßnahmen zur Verbesserung und Stärkung des Wirtschaftszweigs der Lithiumbatterien für neuartige Antriebstechnik in unserer Provinz (Bekanntmachung Nr. 21 (2022)) (im Folgenden „Maßnahmen zu Lithium-Ionen-Batterien“) <sup>(248)</sup>

<sup>(236)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content\\_5727976.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm).

<sup>(237)</sup> Chinesische Fassung abrufbar unter [http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content\\_5556716.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm) und [https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101\\_1302487.html?code=&state=123](https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123); ein Überblick auf Englisch ist abrufbar unter <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf>.

<sup>(238)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content\\_9784.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm); englische Übersetzung abrufbar unter [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432\\_made\\_in\\_china\\_2025\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

<sup>(239)</sup> Abrufbar unter [https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429\\_701421.shtml](https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml). Eine englische Fassung ist auf der Website des Nationalen Volkskongresses (NVK) abrufbar: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content\\_1516264.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm).

<sup>(240)</sup> Abrufbar unter [https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art\\_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html](https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html). Siehe insbesondere Anlage 1.

<sup>(241)</sup> Abrufbar unter <http://gzvcpe.org/index.php?id=483>.

<sup>(242)</sup> Abrufbar unter <https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022>.

<sup>(243)</sup> Abrufbar unter <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

<sup>(244)</sup> Abrufbar unter <http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xgkml/qzbn/jjzj/202206/P020220608303013167796.pdf>.

<sup>(245)</sup> Abrufbar unter <https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf>.

<sup>(246)</sup> Abrufbar unter <https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html>.

<sup>(247)</sup> Abrufbar unter <http://www.yichun.gov.cn/yycsrzmf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%B D%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf>.

<sup>(248)</sup> Abrufbar unter <http://www.yichun.gov.cn/yycsrzmf/jjxzc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

- Mehrere Stellungnahmen der Gemeinde Yichun zur Verbesserung der Verwaltung der Lithium-Bodenschätze <sup>(249)</sup>
- (713) Alle oben genannten Pläne sind mit den allgemeineren BEV-Plänen verknüpft, die in Abschnitt 3.1 behandelt werden. Insbesondere hat die chinesische Regierung einen Unterstützungsrahmen geschaffen, der alle Ebenen der BEV-Produktionskette umfasst, von der Gewinnung und der Bereitstellung von Rohstoffen für die Herstellung von Vorleistungen über die Vorleistungen wie Batterien, Elektromotoren usw. bis hin zum Endprodukt.
- (714) Das Gesetz über Bodenschätze (MRL) <sup>(250)</sup> ist das nationale Gesetz, das die Gewinnung von Bodenschätzen und die Eintragung von Abbaurechten regelt. Das MRL wurde ursprünglich am 19. März 1986 vom Ständigen Ausschuss des Nationalen Volkskongresses verkündet und 1996 und 2009 geändert. In Artikel 3 des MRL heißt es, dass „Bodenschätze dem Staat gehören“, und in Artikel 4 wird dargelegt, dass „beim Abbau von Bodenschätzen die staatseigenen Bergbauunternehmen die wichtigste Organisation darstellen. Der Staat stellt die Konsolidierung und Expansion der staatseigenen Bergbauunternehmen sicher“. In den „Durchführungsvorschriften für das Gesetz über Bodenschätze“ <sup>(251)</sup> (im Folgenden „Durchführungsgesetz“) wird bekräftigt, dass der Staat Eigentümer der Bodenschätze ist, wobei genau aufgeführt wird, was unter das Gesetz fällt, <sup>(252)</sup> und in Artikel 3 wird weiter ausgeführt, dass „nicht geändert werden darf, dass die oberirdischen und unterirdischen Bodenschätze im Eigentum des Staates stehen ... Bei der Wahrnehmung der Eigentumsrechte an den Bodenschätzen wird der Staat durch den Staatsrat vertreten. Der Staatsrat ermächtigt die für Geologie und Mineralien zuständige Abteilung des Staatsrats, die Allokation von Bodenschätzen im ganzen Land einer einheitlichen Kontrolle zu unterwerfen.“ In Artikel 24 des Durchführungsgesetzes heißt es: „Bei der Verteilung, Entwicklung und Nutzung von Bodenschätzen im ganzen Land sollten die derzeitigen und langfristigen Interessen der Zentralregierung und der lokalen Regierungen berücksichtigt werden und es sollte für eine einheitliche Planung, einen wirksamen Schutz, eine rationelle Förderung und eine umfassende Nutzung gesorgt werden.“ Mit anderen Worten: Die chinesische Regierung stellt sicher, dass die betreffenden staatseigenen Unternehmen die von der chinesischen Regierung festgelegten politischen Ziele erfüllen und somit im Rahmen dieser rechtlichen Beschränkungen handeln. In Artikel 25 ist festgelegt, dass der Staatsrat und die zuständigen Abteilungen den nationalen Plan für Bodenschätze ausarbeiten, in dem „eine einheitliche Regelung für die Allokation der nationalen Bodenschätze aufgestellt und in sinnvoller Weise festgelegt wird, in welchen Bereichen die Zentralregierung beziehungsweise die Volksregierungen der Provinzen, autonomen Gebiete oder regierungsunmittelbaren Städte für die Prüfung, Genehmigung und Gewinnung von Bodenschätzen zuständig sind“. Auf der Grundlage der Grundsätze „einheitliche Planung, rationelle geografische Verteilung, Mehrzweckexploration, rationeller Bergbau und Mehrzwecknutzung“ (Artikel 7 des MRL) hat die Regierung somit die volle Kontrolle über die Allokation der Ressourcen und kann sowohl festlegen, wer die Abbaurechte erhält, als auch, in welchen Grenzen abgebaut werden darf. Aufgrund dieser verbindlichen Vorschriften üben die betreffenden staatseigenen Unternehmen hoheitliche Aufgaben aus.
- (715) Im Dezember 2021 veröffentlichten das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (MIIT), das Ministerium für Wissenschaft und Technologie und das Ministerium für natürliche Ressourcen den 14. Fünfjahresplan für Rohstoffe <sup>(253)</sup>. Der Plan deckt mehrere Industriezweige ab und unterstützt die Gründung von Lithium-, Nickel- und Kobaltunternehmen und -Industrieclustern; außerdem ist darin die Förderung von Folgendem vorgesehen: „Aufbau eines Reservesystems für Bodenschätze, an dem sich Staat und Unternehmen gemeinsam beteiligen und in dem Produkt- und Lagerstättenreserven kombiniert werden. Verbesserung des Marktsystems für den Erzhandel und Schaffung eines offenen, transparenten, fairen und angemessenen Preisgestaltungsmechanismus.“ <sup>(254)</sup>
- (716) Während das MRL und der 14. Fünfjahresplan für Rohstoffe auf nationaler Ebene gelten und in ihnen ganz klar bestätigt wird, dass Bodenschätze dem Staat gehören, enthält der Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035) Belege für eine Unterstützung durch die gesamte Lieferkette hindurch, die speziell der Förderung des sowohl BEV als auch Hybridfahrzeuge umfassenden NEV-Sektors dient. Der Plan sieht vor, „die Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette von Antriebsbatterien zu fördern und die Unternehmen dazu anzuregen, ihre Fähigkeit zur Sicherung wichtiger Ressourcen wie Lithium, Nickel, Kobalt und Platin zu verbessern“. <sup>(255)</sup>

<sup>(249)</sup> Abrufbar unter <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

<sup>(250)</sup> Abrufbar unter [https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429\\_701421.shtml](https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml). Eine englische Fassung ist auf der Website des Nationalen Volkskongresses (NVK) abrufbar: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content\\_1516264.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm).

<sup>(251)</sup> Abrufbar unter [https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post\\_3357141.html](https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html). Eine englische Übersetzung ist auf der Website der FAO abrufbar: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf>

<sup>(252)</sup> Zum Beispiel Lithium, Kupfer, Bauxit, Nickel, Grafit, Phosphor, Mineralsalz usw.

<sup>(253)</sup> Der Plan ist im Volltext abrufbar unter [https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art\\_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html](https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html).

<sup>(254)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content\\_5665166.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm).

<sup>(255)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content\\_5556716.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm).

- (717) Im 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung strategischer und aufstrebender Wirtschaftszweige sind die folgenden Ziele aufgeführt: „Angesichts des Entwicklungsbedarfs des ... Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und anderer Wirtschaftszweige [muss China] die Bereiche hochfeste leichte Legierungen, Hochleistungsfasern, Speziallegierungen, fortgeschrittene anorganische nichtmetallische Werkstoffe, hochwertiger Sonderstahl, neue Display-Materialien und Materialien für Antriebsbatterien ausbauen, ... [und] den Mehrwert neuer Werkstoffe erhöhen, Marken für neue Werkstoffe aufbauen und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken.“ Dieser Plan umfasst auch die Hauptaufgabe 21, nämlich „die Realisierung des großflächigen Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik und die Organisation der Durchführung von Projekten zur Verbesserung der Antriebsbatterien für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik“, die lediglich bestätigt, dass die Entwicklung des Batteriesektors für das Endziel der Entwicklung von NEV (einschließlich BEV) von entscheidender Bedeutung ist.
- (718) Der von der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission (NDRC) herausgegebene und am 1. Januar 2020 in Kraft getretene Katalog zur Lenkung der industriellen Umstrukturierung (Erlass Nr. 49 (2019))<sup>(256)</sup> umfasst drei Kategorien – „gefördert“, „beschränkt“ und „obsolet“ – und veranschaulicht, wie die Regierung die Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige und spezifischer Technologien ausdrücklich fördert und unterstützt, während sie anderen entgegenwirkt, sie einschränkt oder sogar verbietet. Alle wichtigen Elemente der BEV-Lieferkette, wie z. B. Materialien für positive Elektroden wie LFP, Lithium-Ionen-Batterien, Elektrolyte, Lithiumexplorationsvorhaben<sup>(257)</sup>, Materialien für hochleistungsfähige Kupferfolien, Graphit, Aluminium und Stahl für den Wirtschaftszweig für neuartige Antriebstechnik werden als geförderte Wirtschaftszweige angegeben. Dies legt noch einmal dar, dass die Regierung die BEV-Industrie nicht als isolierten Wirtschaftszweig betrachtet, sondern die Schaffung eines allumfassenden Rahmens für die Entwicklung dieser Branche und für die Schaffung günstiger Marktbedingungen anstrebt, die es den BEV-Herstellern ermöglichen, einen Wettbewerbsvorteil gegenüber ausländischen Akteuren zu erlangen. Der Katalog zur Lenkung der industriellen Umstrukturierung von 2019 wurde durch die Ausgabe von 2024 ersetzt, die am 1. Februar 2024 in Kraft getreten ist.<sup>(258)</sup> Der neue Katalog ist dadurch gekennzeichnet, dass der Schwerpunkt verstärkt auf neue High-Tech-Sektoren und Wirtschaftszweige für grüne Technologien gelegt wird, die unter die Kategorie „geförderte Wirtschaftszweige“ fallen, wie intelligente Fertigung, Maschinenautomatisierung, grüner Wasserstoff, CO<sub>2</sub>-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung und Solarzellen der nächsten Generation.
- (719) Im NEV-Plan 2021-2035 bestätigt sich, dass es politische Leitlinien für die gesamte Lieferkette von wichtigen Rohstoffen wie Lithium, Nickel und Kobalt bis hin zur Verbesserung der Prozess- und Produktionseffizienz gibt, mit dem Ziel „bahnbrechende Maßnahmen im Bereich der Batterietechnologie umzusetzen; Forschungsarbeiten zu Schlüsseltechnologien wie Materialien für positive und negative Elektroden, Elektrolyten, Separatoren und Membranelektroden durchzuführen und die technische Forschung zu den Mängeln von Hochleistungs-, leichten, sicheren, kostengünstigen und langlebigen Antriebsbatterien zu verstärken.“<sup>(259)</sup> Batterien für NEV werden auch in Kapitel IV Abschnitt 2 mit der Bezeichnung „Förderung der innovativen Anwendung von Schlüsselssystemen“ behandelt, mit dem die Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette von Batterien gefördert werden soll. Dies beinhaltet insbesondere auch, Unternehmen dazu zu bewegen, den Zugang zu wichtigen Ressourcen wie Lithium, Nickel, Kobalt und Platin zu sichern. Der NEV-Plan 2021-2035 und der Aktionsplan von 2017 für Batterien, die auch Steuerbefreiungen, Anreize und Investitionsförderung durch die Regierung vorsehen, stellen die wichtigsten Pläne der Regierung für die Batterieindustrie dar.
- (720) Die Initiative „Made in China 2025“ ist ein weiteres Beispiel für die umfassende staatliche Unterstützung des Wirtschaftszweigs. Bekannt gegeben wurde die Initiative im Jahr 2015; es handelt sich dabei um eine nationale Strategie, die sich auf zehn Kernsektoren konzentriert, die im Zeitraum bis zum Jahr 2025 besondere Unterstützung und Aufmerksamkeit erhalten. Die Unterstützung wird durch Darlehen von staatseigenen Banken auf nicht kommerzieller Basis, durch die Befreiung von der Einhaltung bestimmter Normen und Vorschriften und durch andere Privilegien gewährt. Die chinesische Batterieindustrie gehört dabei zu den Sektoren, die als wesentlicher Teil des NEV-Sektors unterstützt werden sollen: „Energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik: Weitere Unterstützung der Entwicklung von Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen, ... Verbesserung der Entwicklung und des jeweiligen Wirtschaftszweigs von Kerntechnologien wie Antriebsbatterien, Antriebsmotoren, hocheffizienten Verbrennungsmotoren, fortschrittlichen Getrieben, leichten Werkstoffen und der Leistungsfähigkeit auf dem Gebiet intelligenter Steuerungen, **mit dem Ziel, ein vollständiges Industriesystem und ein Innovationssystem von Schlüsselkomponenten bis zu vollständigen Fahrzeugen zu schaffen** [Hervorhebung hinzugefügt], sowie Förderung unabhängiger Marken für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, die dem international fortgeschrittenen Niveau entsprechen“.<sup>(260)</sup>

<sup>(256)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content\\_5713262.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm).

<sup>(257)</sup> Siehe Abschnitt 11 (Petrochemische Industrie) Nummer 2: „Exploration, Entwicklung und umfassende Nutzung knapper Bodenschätze wie Schwefel, Kalium, Bor, Lithium und Brom; Entwicklung und Anwendung von Technologien für die umfassende Nutzung von Rückständen aus der Phosphaterzaufbereitung; Auswahl und Verwendung von Erzen bzw. Gestein mit geringem oder mittlerem Phosphorit- und Fluoridgehalt; umfassende Nutzung der mit Phosphoritzerz und fluorithaltigem Gestein zusammen vorkommenden Ressourcen.“

<sup>(258)</sup> Siehe [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229\\_1362999.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html).

<sup>(259)</sup> Siehe Fußnote 237.

<sup>(260)</sup> Siehe Punkt III.6.6 der Bekanntmachung des Staatsrats zu „Made in China 2025“, abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content\\_9784.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm).

- (721) In den „Leitlinien zum Ausbau von Investitionen in strategisch wichtigen aufstrebenden Wirtschaftszweigen und zur Bildung gestärkter neuer Wachstumszentren und Wachstumspole“ (Erlass Nr. 1409 (2020))<sup>(261)</sup> der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission (NDRC) ist vorgesehen, dass die Regierung in wichtigen Industriebereichen wie den Wirtschaftszweigen für neue Werkstoffe<sup>(262)</sup> und für NEV Industriecluster schaffen und die „Bildung neuer regionaler Wachstumspole fördern“, die Rahmenbedingungen für Unternehmen optimieren sowie fiskalpolitische Unterstützungsmaßnahmen und die Investitionsförderung verstärken sollte. Gemäß den Leitlinien werden nationale, strategisch wichtige, aufstrebende Wirtschaftszweige auch durch den „Rückgriff auf fiskalpolitische, bodenpolitische, finanzielle, Wissenschaft und Technologie betreffende, talentbezogene, im Bereich des geistigen Eigentums angesiedelte und weitere Maßnahmen“<sup>(263)</sup> gefördert. Abschnitt IV der Leitlinien enthält relativ klare Anweisungen zu finanzieller Unterstützung und zur Investitionsförderung, z. B. zu staatlichen Mitteln, Risikokapital und staatlich finanzierten Fonds für Investitionen in die Industrie. In den Leitlinien werden Finanzinstitute dazu angehalten, die Unterstützung für Schlüsselunternehmen in der Produktionskette zu verstärken und Finanzdienstleistungen für vor- und nachgelagerte Unternehmen in der Produktionskette zu optimieren; außerdem werden Banken dazu angehalten, Finanzdienstleistungszentren oder Geschäftsbereiche für aufstrebende Wirtschaftszweige, einschließlich NEV, einzurichten. In den Leitlinien wird ausdrücklich die Zusammenarbeit zwischen der Regierung, den Banken und Unternehmen sowie die zunehmende Emission von Anleihen durch Unternehmen in strategisch wichtigen, aufstrebenden Wirtschaftszweigen, einschließlich NEV, befürwortet. Auf finanzieller Ebene werden die PBOC, die chinesische Aufsichtsbehörde für Banken und Versicherungen, die chinesische Wertpapieraufsichtsbehörde und die NDRC als zuständige Stellen genannt.<sup>(264)</sup>
- (722) Darüber hinaus sind sowohl die Batteriehersteller als auch die Lieferanten von für die Herstellung von Batterien verwendeten Rohstoffen ebenfalls im Katalog der geförderten Wirtschaftszweige aufgeführt und können in den Genuss eines ermäßigten Steuersatzes von 15 % kommen.
- (723) Während die Ziele und Maßnahmen, die in den Plänen und politischen Dokumenten auf zentraler Ebene festgelegt sind, Leitlinien für die Entwicklung von Batterien und mit dem Sektor für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik zusammenhängenden vorgelagerten Vorleistungen bereitstellen, die dem Wirtschaftszweig für BEV insgesamt zugutekommen, sind die Pläne auf Provinzebene und auf lokaler Ebene auch auf die Besonderheiten ihres Gebiets und der dort niedergelassenen Unternehmen ausgerichtet. Insbesondere enthalten sie detaillierte Ziele und Vorgaben für den Aufbau der lokalen Produktion und die Kontrolle der Lieferketten für die heimische Industrie, die alle Aspekte der Entwicklung des Wirtschaftszweigs umfassen und klare Instruktionen zu der Art der Anreize enthalten, die den Unternehmen entlang der Lieferkette geboten werden.
- (724) Es gibt mehrere lokale Pläne für Bodenschätze, die als Leitlinien für Provinzen und Städte für die Exploration und Gewinnung von Bodenschätzen dienen und in denen festgesetzt ist, welches Ziel bei der Exploration und Erschließung von Bodenschätzen für 2025 angestrebt wird. Ein Beispiel dafür ist der Plan von Yichun für Bodenschätze (2021-2025)<sup>(265)</sup>. Erklärtes Ziel des Plans von Yichun für Bodenschätze ist der Aufbau einer Lithium-Batterieindustrie mit internationalem Einfluss.<sup>(266)</sup> Dieser Plan bietet auch einen detaillierten Überblick über die neu geplanten Bergwerke und die Ansiedlung damit zusammenhängender Wirtschaftszweige. So wird beispielsweise die Entwicklungszone für den Abbau von Tantal/Niob/Lithium von Yashan in Yichun mit dem Ziel errichtet, die Entwicklung des Industrieclusters von Yichun für Lithiumbatterien und neue Antriebstechnik im Wert von 100 Mrd. zu unterstützen.<sup>(267)</sup>
- (725) Der Plan von Suining enthält Bestimmungen zu Entwicklungszielen („bis 2025 ... werden bei [der jährlichen Produktion von] Materialien für positive Elektroden mehr als 800 000 Tonnen und beim Vorläufermaterial für positive Elektroden mehr als 500 000 Tonnen erreicht“), jährlichen Produktionszielen („Beschleunigung ... der jährlichen Produktionskapazität für Lithium-Ionen-Batterien, die 100 GWh erreichen sollte, wobei die Produktionskapazität für Antriebsbatterien bei 60 GWh liegen wird. ... Förderung des Baus eines fünf Einzelpunkte auf einmal umfassenden städtischen Lithiumbatterie-Energiekomplexes, der die Bereiche ‚Laden, Lagern, Vorbereitung, Austausch und Verkauf‘ beinhaltet, und Bemühung darum, sicherzustellen, dass das Betriebsergebnis der Lithium-Batterieindustrie der Stadt 100 Mrd. Yuan übersteigt“) und Gewinnzielen („bis 2025 ... werden wir versuchen, drei Unternehmen mit einem Betriebsergebnis von mehr als 10 Mrd. Yuan und 15 Unternehmen mit einem Betriebsergebnis von mehr als 1 Mrd. Yuan heranzuziehen, und einen abgestuften Entwicklungskluster aus großen, mittleren, kleinen und Kleinstunternehmen schaffen“), während der

<sup>(261)</sup> Abrufbar unter [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925\\_1239582.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html). Eine englische Übersetzung steht unter <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/> zur Verfügung.

<sup>(262)</sup> Abschnitt II Nummer 4: „Verbesserung des Stands der Technik bei Seltenen Erden, Vanadium-Titan, Wolfram-Molybdän, Lithium, Rubidium-Caesium, Grafit und bestimmten anderen Ressourcen in Verbindung mit Bergbau, Verhüttung und Weiterverarbeitung“.

<sup>(263)</sup> Abschnitt III Nummer 9 der Leitlinien zum Ausbau von Investitionen in strategisch wichtigen aufstrebenden Wirtschaftszweigen.

<sup>(264)</sup> Abschnitt IV Nummer 15 der Leitlinien zum Ausbau von Investitionen in strategisch wichtigen aufstrebenden Wirtschaftszweigen.

<sup>(265)</sup> Abrufbar unter <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%B D%93%E8%A7%84%E5%88%92%E5%88%82021-2025%E5%B9%B4%E5%88%89-20221215142744694.pdf>.

<sup>(266)</sup> Siehe Kapitel 4 Abschnitt 1 des Plans von Yichun für Bodenschätze.

<sup>(267)</sup> Siehe Spalte 6 des Plans von Yichun für Bodenschätze.

Entwicklungsplan von Shandong Instruktionen zu den Verkaufszielen enthält („Im Zeitraum 2021-2025 werden wir mehr als 5-10 führende Lithiumbatterie-Unternehmen präsentieren, die leichte Antriebsbatterien, Antriebsbatterien und Energiespeicher herstellen, eine Gruppe unterstützender Unternehmen mit Umsatzerlösen zwischen 500 Mio. und 1 Mrd. Yuan bilden und einen Industriecluster von 50 bis 100 vor- und nachgelagerten Unternehmen in der Produktionskette des Wirtschaftszweigs der Lithiumbatterien für neuartige Antriebstechnik errichten“).

- (726) Jiangxi ist ein wichtiges Lithium-Produktionszentrum und die Provinz, in der sich Yichun, das als „Lithiumhauptstadt Asiens“<sup>(268)</sup> bezeichnet wird, befindet. Aufgrund ihrer reichen Lithiumreserven richtet die Provinz ein besonderes Augenmerk auf den Sektor der Werkstoffe für neuartige Antriebstechnik und der Lithiumbatterien. Im Oktober 2022 veröffentlichte die Provinz die „Bekanntmachung über mehrere strategische Maßnahmen zur Verbesserung und Stärkung des Wirtschaftszweigs der Lithiumbatterien für neuartige Antriebstechnik in unserer Provinz“ (Bekanntmachung Nr. 21 (2022))<sup>(269)</sup> (im Folgenden „Maßnahmen“). Unterstützung findet auf allen Ebenen der Lieferkette statt, angefangen bei der Versorgung mit Bodenschätzen bis hin zum Aufbau von Lithiumbatterie-Betrieben. Die Maßnahmen sehen beispielsweise die Einrichtung von Ausrichtungsfonds für die Exploration und Erschließung von Lithium-Bodenschätzen und für diesbezügliche Investitionen vor.<sup>(270)</sup> Die Batterieindustrie in Jiangxi wird durch verschiedene Arten der Kompensation, Vergütung<sup>(271)</sup> und Unterstützung in Bezug auf Landnutzung, Stromverbrauch<sup>(272)</sup>, Gasverbrauch usw.<sup>(273)</sup> gefördert, wozu auch Kapitalzuführungen und Versicherungsentschädigungen gehören.
- (727) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Gemeinde Yichun bereits 2009 damit begann, die Bodenschätze der Stadt so auszurichten und zu schützen, dass die Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Batterien für neuartige Antriebstechnik gefördert wird. Dies geht aus „Mehreren Stellungnahmen der Gemeinde Yichun zur Verbesserung der Verwaltung der Lithium-Bodenschätze“<sup>(274)</sup> hervor. In Artikel 3 ist außerdem festgelegt, dass das Führungsgruppenbüro zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Lithiumbatterien für neuartige Antriebstechnik von Yichun für die Steuerung und Koordinierung der umfassenden Erschließung und Nutzung der Lithium-Bodenschätze der Stadt sowie für die Gewährleistung einer stabilen Lithiumversorgung der Batterieunternehmen der Stadt zuständig ist. In Artikel 6 instruiert die Kommunalregierung ferner die Lithiumbergbauunternehmen, „die Unternehmen im Bereich der Batterien für neuartige Antriebstechnik [von Yichun] aktiv zu unterstützen und ihnen zu helfen, größer und stärker zu werden, und eine langfristige kooperative und für beide Seiten vorteilhafte strategische Partnerschaft aufzubauen zwischen [Bergbauunternehmen und Batterieunternehmen]“. Artikel 7 enthält Instruktionen zum bestehenden Preisgestaltungsmechanismus, mit dem ein Preismonopol verhindert werden soll. Die Führungsgruppe ist dafür zuständig, „die führende Rolle dabei einzunehmen, die Unternehmen im Bereich Lithium für neuartige Antriebstechnik und [die Bergbauunternehmen] so zu organisieren, dass Anpassungen auf der Grundlage der Marktentwicklungstendenz unter der Prämisse der Festlegung eines Referenzpreises vorgenommen werden und der von den im Bereich Lithium für neuartige Antriebstechnik arbeitenden Unternehmen benötigte Lepidolith-Lieferpreis einheitlich ausgehandelt und festgelegt wird“.
- (728) Auch die Pläne der Provinz Fujian und die Pläne der Gemeinde Ningde enthalten spezifische Bestimmungen über die Art der angebotenen Unterstützung, die teilweise bis zu einer ausdrücklichen Nennung der geförderten Unternehmen gehen. Dies ist namentlich der Fall beim weltweit größten Batteriehersteller CATL, der in dieser Provinz seinen Hauptsitz hat und dort über bedeutende Produktionsanlagen verfügt.

<sup>(268)</sup> On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Abrufbar unter <https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine>.

<sup>(269)</sup> Abrufbar unter <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

<sup>(270)</sup> Punkt 5 der Maßnahmen.

<sup>(271)</sup> Punkt 3 der Maßnahmen.

<sup>(272)</sup> Punkt 1 der Maßnahmen.

<sup>(273)</sup> Punkt 8 der Maßnahmen.

<sup>(274)</sup> Abrufbar unter <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

- (729) Im 13. Fünfjahresplan der Provinz Fujian für die Entwicklung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik heißt es: „Mit CATL im Zentrum fördert [die Provinz Fujian] aktiv die Ausweitung von Produktionsketten wie der für Antriebsbatterien“. <sup>(275)</sup>
- (730) Mit den „Leitlinien von Fujian“ werden Investitionen in hochwertige Projekte in den Bereichen Lithiumbatterien, neuartige Antriebstechnik und neue Werkstoffe unterstützt und es wird angestrebt, die Zusammenarbeit von Finanzinstituten mit einschlägigen Wirtschaftszweigen und Sonderfonds im Hinblick auf die Durchführung von Investitionen und die Gewährung von Darlehen zu fördern, und die Kreditunterstützung für Projekte in den Wirtschaftszweigen für Lithiumbatterien, neuartige Antriebstechnik und neue Werkstoffe zu erhöhen, wozu auch Zinsvergünstigungen für große Bauvorhaben im Zusammenhang mit Produktionsstätten für Lithiumbatterien, neuartige Antriebstechnik und neue Werkstoffe gehören. In dem Plan wird auch die Schaffung eines unabhängigen und „kontrollierbaren“ Systems für industrielle Innovation vorgeschlagen, das die Entwicklung von Innovationsplattformen wie dem National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology von CATL unterstützt. Darin spiegelt sich wider, wie nationale Strategien von einer lokalen Regierung in Zusammenarbeit mit einem privaten Unternehmen umgesetzt werden. So gehört der Aufbau einer Innovationsplattform für Antriebsbatterien, die auf der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Hochschulen und Forschungszentren fußt, zu den zentralen Aufgaben des Aktionsplans von 2017 für Batterien. <sup>(276)</sup>
- (731) Im Sonderplan der Stadt Ningde für die hochwertige Entwicklung der verarbeitenden Industrie während der Laufzeit des 14. Fünfjahresplans <sup>(277)</sup> ist das Ziel festgelegt, bei der Herstellung von Lithiumbatterien bis 2025 eine Produktionskapazität von 350 GWh zu erreichen und durch die Entwicklung von CATL eine führende Rolle in dem Wirtschaftszweig zu übernehmen. Die engen Verbindungen von CATL zu den Regierungen verschiedener Gemeinden und Provinzen spiegeln sich auch in der 2021 zwischen CATL und der Volksregierung der Provinz Guizhou unterzeichneten Vereinbarung über eine strategische Zusammenarbeit <sup>(278)</sup> wider, die zum Projekt CATL Guizhou New Energy Power and Energy Storage Battery Manufacturing Base <sup>(279)</sup> führte. Diese engen Verbindungen werden auch vom Director of Operations von CATL Guizhou ausdrücklich bestätigt, der erklärt hat, dass „das Unternehmen CATL Guizhou weiterhin an einer innovativen und hochwertigen Entwicklung festhalten, ... die auf eine hochwertige Entwicklung abstellenden Ziele des Partei-Arbeits- und Verwaltungskomitees des Neuen Bezirks Gui'an aktiv unterstützen und einhalten und zur Schaffung einer Produktionskette für den Wirtschaftszweig der neuartigen Antriebstechnik in Guiyang und Gui'an beitragen wird“. <sup>(280)</sup> Guiyang und Gui'an liegen beide in der Provinz Guizhou. Weitere Beispiele für eine enge Involvierung der Regierung sind die Vereinbarung über eine umfassende Zusammenarbeit mit der Regierung von Zhaoqing <sup>(281)</sup> und die Vereinbarungen über eine strategische Zusammenarbeit mit der Regierung der Provinz Sichuan <sup>(282)</sup> und mit der Shudao Investment Group, einer staatseigenen Beteiligungsgesellschaft <sup>(283)</sup>. Darüber hinaus arbeitet CATL bei Lithiumhexafluorphosphat, einer Form von Lithium, die als Elektrolyt in Lithium-Ionen-Batterien verwendet wird, und Eisenphosphat mit der Guizhou Phosphate Chemical Group, einem staatseigenen Unternehmen, zusammen. Überdies hat CATL Guizhou, eine Tochtergesellschaft von CATL, zusammen mit der Guizhou Phosphate Chemical Group im Dezember 2021 das Bergbauunternehmen Guizhou Shidai Mining Co., Ltd. gegründet. <sup>(284)</sup> Die Guizhou Phosphate Chemical Group wird im Aktionsplan von Guizhou erwähnt, in dem spezifische Produktionsziele für die Unternehmen in der Provinz Guizhou festgelegt sind, die Werkstoffe für die Energiewende herstellen. Der Plan enthält klare Ziele für die jährliche Produktion von Lithium-Eisenphosphat und Elektrolyt, der Ionen zwischen der Anode und der Kathode in Lithium-Ionen-Batterien leitet, und macht genaue Angaben dazu, welche staatlichen Stellen und Einheiten für diese Ziele zuständig sind. Insbesondere sollten unter den genannten Unternehmen Guizhou Phosphorus Chemical New Energy eine Jahresproduktion von 30 000 Tonnen Eisenphosphat und Guizhou Yuneng eine Jahresproduktion von 150 000 Tonnen Lithium-Eisenphosphat erreichen.

<sup>(275)</sup> Abrufbar unter [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3\\_AP201709300922205858\\_01.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf).

<sup>(276)</sup> Siehe Abschnitt III Nummer 1 des Aktionsplans von 2017 für Batterien.

<sup>(277)</sup> Abrufbar unter <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

<sup>(278)</sup> Abrufbar unter <https://www.catl.com/en/news/790.html>.

<sup>(279)</sup> Informationen abrufbar unter <https://www.catl.com/news/6263.html>.

<sup>(280)</sup> Siehe Guizhou Daily, 10. März 2023, abrufbar unter [http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content\\_88202.html](http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html).

<sup>(281)</sup> CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL, 12. Oktober 2023. Abrufbar unter <https://www.catl.com/en/news/6122.html>.

<sup>(282)</sup> Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL, 5. Februar 2024, abrufbar unter <https://www.catl.com/en/news/6213.html>.

<sup>(283)</sup> CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL, 18. Februar 2024. Abrufbar unter <https://www.catl.com/en/news/6218.html>.

<sup>(284)</sup> CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost, 4. Januar 2022. Abrufbar unter <https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/>.

- (732) Die Entwicklung von CATL und die Stadt Nindge sind untrennbar miteinander verbunden, da die Stadt sich zum Ziel gesetzt hat, bei Lithiumbatterien bis 2025 eine Produktionskapazität von 350 GWh zu erreichen und in dem Wirtschaftszweig eine führende Rolle zu übernehmen, indem „sie sich auf die Förderung der dritten, vierten und fünften Phase des Kapazitätsausbaus von CATL und CATL New Energy Technology und die Entwicklung von CATL-FAW-Projekten [konzentriert] sowie darauf, die beiden großen Branchenführer CATL und CATL New Energy Technology weiter auszubauen, die Produktionskapazität und den Marktanteil von Antriebsbatterien weiter zu vergrößern ...“.<sup>(285)</sup> Weitere Fördermaßnahmen umfassen Subventionen für den Erwerb von Ausrüstung<sup>(286)</sup>, Belohnungen auf der Grundlage der jährlichen Produktionsleistung der Unternehmen<sup>(287)</sup> und finanzielle Unterstützung<sup>(288)</sup>.
- (733) Was schließlich Shenzhen anbelangt, wo sich unter anderem der Hauptsitz von BYD befindet, so enthält der Plan von Shenzhen detaillierte Instruktionen zu der Art der finanziellen Unterstützung, die Banken und Finanzinstitute dem Wirtschaftszweig auf allen Ebenen seiner Lieferkette gewähren sollten, von der Beschaffung der Waren bis hin zur Steigerung des Erwerbs von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik durch die Verbraucher. So sieht der Plan von Shenzhen beispielsweise vor, „Schlüsselunternehmen bei der Ausgabe von Wechseln im Rahmen der Lieferkette zu unterstützen und die Finanzinstitute darin zu bestärken, die Diskontfinanzierung über Wechsel im Rahmen der Lieferkette zu erhöhen, ... Finanzinstitute im Bankensektor dabei zu unterstützen, sich darauf zu konzentrieren, in welche Richtung sich der Bereich der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik entwickelt, ... Pläne für Finanzdienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus zu formulieren und Methoden zur flexiblen Kreditpreisfestsetzung und Zinszahlung einzuführen“.<sup>(289)</sup> Im Hinblick auf Unternehmen im Bereich der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik werden die Finanzinstitute im Plan damit beauftragt, „die Kreditunterstützung für den technologischen Wandel, FuE-Investitionen und die Ausweitung der Produktion zu erhöhen und den Anteil mittel- und langfristiger Darlehen zu vergrößern“<sup>(290)</sup>; außerdem sollen sie „aktiv innovative Produkte ausloten und entwickeln, beispielsweise Darlehen, bei denen als Sicherheit Einkommensrechte aus Punkten für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik geltend gemacht werden können, und Darlehen im Zusammenhang mit der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, um die umweltfreundliche und emissionsarme Entwicklung von Fahrzeugunternehmen zu unterstützen“.<sup>(291)</sup>
- (734) Hersteller von Antriebsbatterien werden von Finanzinstituten durch finanzielle Garantien, Verknüpfungen zwischen Investitionen und Darlehen, Konsortialkredite usw.<sup>(292)</sup> unterstützt, während Hersteller von Motoren und elektronischen Steuerungen durch Darlehen für Wissenschaft und Technologie, Risikokapital, Beteiligungsfinanzierungen usw. unterstützt werden.<sup>(293)</sup> Am Ende der Kette, also beim Erwerb von NEV durch Verbraucher, werden „Finanzinstitute im Bankensektor dazu angeregt, ihre Unterstützung für Kfz-Verbraucherkredite zu verstärken, Innovationen bei Online-Kreditprodukten zu erproben, neue digitale Risikokontrollmethoden einzuführen, die Erfahrung im Bereich der Kundenprozesse zu verbessern und differenzierte Lösungen für Finanzdienstleistungen anzubieten“.<sup>(294)</sup> Darüber hinaus wird im Plan von Shenzhen angeordnet, „Automobilunilunternehmen dabei zu unterstützen, Unternehmen für die Finanzierung von Verbraucher Krediten für Autos und andere Einrichtungen zu gründen, um professionelle Finanzdienstleistungen für den Erwerb von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik durch die Verbraucher zu erbringen und den Marktdurchdringungsgrad von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik weiter zu erhöhen“.<sup>(295)</sup> In Abschnitt III Nummer 1.9 des Plans von Shenzhen ist vorgesehen, dass in der gesamten Produktionskette alle Arten von NEV-Unternehmen (Start-up-Unternehmen, kleine, mittlere und Kleinstunternehmen) von Finanzinstituten durch Darlehen, ausländische Direktinvestitionen, staatliche Garantien, Risikoausgleichsfonds für Bankdarlehen sowie durch Prämien und Subventionen unterstützt werden. Schließlich wird im Shenzhen-Plan empfohlen, „die Förderprojektfonds zur Finanzierung der Emission von Unternehmensanleihen von Shenzhen gut zu nutzen, um geeignete Unternehmen im Bereich der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik bei der Ausgabe von Fremdfinanzierungsinstrumenten, Corporate Bonds, Enterprise Bonds und anderen Corporate Credit Bonds zu unterstützen“. Der Wirtschaftszweig wird sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene unterstützt („Optimierung grenzüberschreitender Finanzdienstleistungen zur Unterstützung von im Bereich der Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik angesiedelten Unternehmen, die sich global ausrichten“).<sup>(296)</sup>
- (735) In den Plänen wird betont, dass in der Batterie- und Elektrofahrzeugindustrie eine weitere Integration erfolgen muss, indem wichtige Rohstoffe gesichert, die Kosten von Batterien gesenkt und die Förderung von Batterien sowie der FuE-Fortschritt bei Batterien unterstützt werden, um die Leistungsfähigkeit von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen zu verbessern und sie populärer zu machen.

<sup>(285)</sup> Kapitel III Abschnitt 1 des Plans von Ningde für die verarbeitende Industrie.

<sup>(286)</sup> Siehe Punkt 2 der Maßnahmen von Ningde, abrufbar unter [https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzj/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629\\_1637471.htm](https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzj/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm).

<sup>(287)</sup> Siehe beispielsweise Punkt 3 der Maßnahmen von Ningde.

<sup>(288)</sup> Siehe beispielsweise unter Punkt 7 der Maßnahmen von Ningde: „Animierung staatseigener Unternehmen, die Einrichtung von Beteiligungsfonds für Projekte in der [Liefer-]Kette des Wirtschaftszweigs für neuartige Antriebstechnik zu prüfen“.

<sup>(289)</sup> Abschnitt III Nummer 1.7 des Plans von Shenzhen.

<sup>(290)</sup> Abschnitt III Nummer 1.1 des Plans von Shenzhen.

<sup>(291)</sup> *Ebenda*.

<sup>(292)</sup> Abschnitt III Nummer 1.2 des Plans von Shenzhen.

<sup>(293)</sup> Abschnitt III Nummer 1.3 des Plans von Shenzhen.

<sup>(294)</sup> Abschnitt III Nummer 1.6 des Plans von Shenzhen.

<sup>(295)</sup> *Ebenda*.

<sup>(296)</sup> Abschnitt III Nummer 1.12 des Plans von Shenzhen.

- (736) In den verschiedenen oben in diesem Abschnitt aufgeführten Plänen und politischen Dokumenten stellte die Kommission außerdem fest, dass Unternehmen, die an der Herstellung und Verarbeitung von Vorleistungen für den Wirtschaftszweig der BEV beteiligt sind, von einer Reihe von Vorzugsregelungen profitieren können, wie zum Beispiel:
- Zugang zu staatlichen Mitteln, Risikokapital und staatlich finanzierten Fonds für Investitionen in die Industrie.
  - Anleihen
  - Ausfuhrbeschränkungen
  - Staatliche Kapitalzuführungen
  - Ausrichtungsfonds
  - Versicherungsentschädigungen
  - Land, Strom und Gas zu vergünstigten Preisen
  - Darlehen von staatseigenen Banken auf nichtkommerzieller Basis
  - Steuererleichterungen
  - Kaufsubventionen
  - Vergütungen
- (737) Zusammenfassend bestätigen die genannten Dokumente und Beweise, dass das mit ihnen verfolgte politische Ziel der chinesischen Regierung darin bestand, die Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV zu fördern, und zwar unter anderem dadurch, dass die Wirtschaftszweige für Batterien und ihre Vorleistungen, die einen Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Erreichung dieses Ziels darstellen, unterstützt werden.
- 3) *Spezifische Maßnahmen der chinesischen Regierung zur Verfolgung ihrer politischen Ziele, den Wirtschaftszweig für BEV zu entwickeln*
- a) *Öffentliche Unterstützung für den Wirtschaftszweig der Batteriehersteller und der Vorleistungen für Batterien*
- (738) Neben den in Erwägungsgrund 736 erwähnten Rechtsquellen ermittelte die Kommission mehrere Rechtsquellen, die darauf hinweisen, dass der Wirtschaftszweig der Batteriehersteller und der Vorleistungen für Batterien öffentlich unterstützt wird, letztendlich mit dem Ziel, diese Sektoren zugunsten der BEV-Hersteller zu entwickeln. Aus diesen Quellen geht eindeutig hervor, wie stark im Hinblick auf die Produktion, die Verkaufsziele und die Kontrolle der Preise in den Sektor der Batterien und der Vorleistungen für Batterien eingegriffen wird und wie sehr die Zentralregierung diesen kontrolliert. Es handelt sich dabei nicht um einen reinen Regelungsrahmen für die Lieferanten der Vorleistungen, sondern um den Rahmen, in dem die Vorleistungslieferanten Befugnisse erhalten, die es ihnen ermöglichen, sich hoheitliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Vermarktung und der Lieferung von Vorleistungen (d. h. Batterien und Lithium) zu erschließen, um das einschlägige staatliche Ziel der Entwicklung des NEV-Sektors, zu dem BEV gehören, zu erreichen. Die Maßnahmen zur Unterstützung von LFP und Batterien zeigen, dass die Absicht besteht, den Wirtschaftszweig für BEV über die Förderung der vorgelagerten Vorleistungen zu entwickeln. Dank der Unterstützung der chinesischen Regierung werden die Vorleistungslieferanten in die Lage versetzt, ihre öffentlichen Aufgaben, nämlich den Wirtschaftszweig für BEV zu entwickeln, wahrzunehmen.
- (739) Die Kommission prüfte außerdem, ob Batteriehersteller auch finanzielle Unterstützung von der chinesischen Regierung erhielten, die es ihnen ermöglichte, nationale Strategien umzusetzen und als öffentliche Körperschaften zu handeln. Angesichts der begrenzten Informationen, die der Kommission wegen der fehlenden Mitarbeit zur Verfügung standen, musste sie sich auf die verfügbaren Informationen stützen. In diesem Zusammenhang stützte sich die Kommission auf öffentlich zugängliche Informationen über CATL und auf die Informationen, die von den Batterieherstellern im Zusammenhang mit der Geely Group und der SAIC Group vorgelegt wurden.

- (740) Die verfügbaren Informationen zu CATL zeigten, dass das Unternehmen dank der staatlichen Unterstützung und der Merkmale des chinesischen Inlandsmarktes rentabel und einflussreich werden konnte. Insbesondere geht aus öffentlichen Quellen hervor, dass die staatliche Finanzierung bis 2020 einem Fünftel seines Reingewinns entsprach.<sup>(297)</sup> Diese Unterstützung wurde durch eine neuere Veröffentlichung bestätigt, in der es heißt, dass „CATL im Jahr 2023 5,72 Mrd. Yuan (790 Mio. USD) erhielt, mehr als doppelt so viel wie im Jahr zuvor“, was „13 % seines Nettogewinns“ entspricht.<sup>(298)</sup>
- (741) Die Kommission stellte ferner fest, dass die mit der Geely Group und der SAIC Group verbundenen Batteriehersteller, die einen Fragebogen vorlegten, auch von anfechtbaren Subventionen wie Vorzugsfinanzierungen, Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogrammen und Zuschüssen profitierten. Dies entspricht auch den Feststellungen der Kommission in Erwägungsgrund 735.
- (742) Da unabhängige LFP-Lieferanten nicht mitarbeiteten, konnte die Kommission nicht feststellen, ob die LFP-Lieferanten in ähnlicher Weise wie die Batteriehersteller von staatlicher Unterstützung profitierten. Angesichts des geltenden Regelungsrahmens und der geltenden nationalen Politik konnte die Kommission jedoch Rückschlüsse dahin gehend ziehen, dass LFP-Hersteller ähnlich wie Batteriehersteller in unterschiedlicher Form von staatlicher finanzieller Unterstützung profitierten.
- (743) Folglich kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung die Batterie- und LFP-Hersteller künstlich finanziell über Wasser gehalten hat, um es ihnen zu ermöglichen, ihre hoheitliche Befugnis auszuüben, Batterien und LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an chinesische BEV-Hersteller zu verkaufen.
- b) *Maßnahmen der chinesischen Regierung in Bezug auf die Preisgestaltung bei Batterien und in Bezug auf Kostensenkungen für den BEV-Wirtschaftszweig*
- (744) Die chinesische Regierung hat mehrere Maßnahmen durchgeführt, um sicherzustellen, dass die Batterien und die Vorleistungen dafür zu günstigen Preisen an den Wirtschaftszweig für BEV geliefert werden. Darüber hinaus hat die chinesische Regierung dafür gesorgt, dass die entsprechenden Kosten des BEV-Wirtschaftszweigs für diese für die Herstellung von BEV so wichtigen Vorleistungen gesenkt würden. Durch diese Maßnahmen wurde der Wirtschaftszweig für BEV eindeutig begünstigt. Dies zeigen unter anderem die folgenden Dokumente.
- (745) Spezifische Anweisungen zu den Kosten von Batterien waren bereits im NEV-Plan 2012-2020 enthalten, in dem festgelegt wurde, dass die Kosten für Antriebsbatteriemodule bis 2015 bei unter 2 Yuan/Wattstunde liegen sollten und bis 2020 weiter auf weniger als 1,5 Yuan/Wattstunde gesenkt werden sollten.<sup>(299)</sup> Der Plan sah auch die Gründung von zwei bis drei führenden Herstellern von Antriebsbatterien mit einer Produktion und Verkäufen in der Größenordnung von mehr als 10 Mrd. Wattstunden sowie die Gründung von zwei bis drei eine zentrale Stellung einnehmenden Produktionsunternehmen für positive und negative Elektroden, Elektrolyte und andere Schlüsselmaterialien vor.<sup>(300)</sup> Aus dem Plan wird ersichtlich, welche zentrale Rolle die Regierung bei der Entwicklung des Wirtschaftszweigs gespielt hat, und zwar durch ihr „Festhalten an der Kombination aus staatlicher Lenkung und Marktimpulsen“. Insbesondere heißt es, dass die Regierung in der Anfangsphase „die aktive Rolle einer planenden Leitung spielen wird, indem sie politische Anreize setzt, wissenschaftliche, technologische und industrielle Ressourcen zusammenführt, die Entwicklung und Herstellung von energiesparenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik fördert und den Verbrauch auf dem Markt steuert.“<sup>(301)</sup> Dies sollte durch die Zuweisung zentraler Mittel, Steuervergünstigungsmaßnahmen und die Unterstützung durch Finanzinstitute erreicht werden.<sup>(302)</sup>
- (746) Im Aktionsplan von 2017 für Batterien, der im Einklang mit den im Rahmen der Initiative „Made in China 2025“ festgesteckten Zielen ausgearbeitet wurde, wurden drei zentrale Aufgaben festgelegt: erstens: „weitere Senkung der Kosten von und Gewährleistung der Versorgung mit hochwertigen Antriebsbatterien vor 2018“; zweitens: „Erreichen einer systemspezifischen Energiedichte von 260 Wattstunden/Kilogramm und Senkung der Kosten auf weniger als 1 Yuan/Wattstunde bis 2020; drittens: Erhöhung der Energiedichte auf 500 Wattstunden/Kilogramm bis 2025.“

<sup>(297)</sup> Siehe CATL-Jahresbericht 2020 und auch: „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“, New York Times, 22. Dezember 2021, abrufbar unter <https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>.

<sup>(298)</sup> <https://asia.nikkei.com/Business/China-tech/CATL-tops-China-s-corporate-subsidies-list-outranking-oil-majors>

<sup>(299)</sup> Abschnitt 5 Nummer 1, NEV Plan 2012-2020.

<sup>(300)</sup> Abschnitt 2 Nummer 2, NEV Plan 2012-2020.

<sup>(301)</sup> Abschnitt 2 Nummer 2, NEV Plan 2012-2020.

<sup>(302)</sup> Abschnitt 5 Nummern 2 und 3, NEV Plan 2012-2020.

- (747) In diesem Zusammenhang zeigen die Beweise für Preisobergrenzen, dass die Bereitstellung dieser von der chinesischen Regierung regulierten Waren zu einer hoheitlichen Aufgabe wird, die dann von den als öffentliche Körperschaften handelnden Lieferanten von Vorleistungen ausgeführt wird. Die chinesische Regierung legt sehr spezifische qualitative Entwicklungsziele fest, um Marktstabilität zu erreichen und die Kosten zu senken. Zu diesem Zweck muss das Wachstum des Wirtschaftszweigs für Batterien „koordiniert“<sup>(303)</sup> werden, und die Forschung und Entwicklung wird auf die Verbesserung von Lithium-Ionen-Antriebsbatterien<sup>(304)</sup> ausgerichtet, dem wichtigsten Batterietyp, der für BEV verwendet wird. Um diese Ziele zu erreichen, sah der Aktionsplan von 2017 für Batterien eine „Verstärkung der politischen Unterstützung“<sup>(305)</sup> vor. Diese politische Unterstützung umfasst die „führende Rolle der Regierung“ und die „Befreiung von der Verbrauchsteuer, wenn die betreffende Antriebsbatterie dafür infrage kommt; die Hersteller von Antriebsbatterien können in den Genuss von Steueranreizen wie solchen für Hochtechnologieunternehmen, Technologietransfer und technologische Entwicklung kommen.“<sup>(306)</sup>
- (748) Wie in Abschnitt 4 Nummer 3 des Aktionsplans von 2017 für Batterien hervorgehoben, erstreckt sich der Plan auch auf die Beziehungen zwischen der Regierung und den Industrieverbänden; so heißt es dort, dass „Industrierverbände und andere Organisationen ihre Rolle in vollem Umfang wahrnehmen [sollen] und es zu einem Austausch und einer Zusammenarbeit im Bereich ... politischer Maßnahmen und Vorschläge kommen [soll], das Selbstdisziplinmanagement des Wirtschaftszweigs gestärkt und die koordinierte Entwicklung von Antriebsbatterien und damit zusammenhängenden Wirtschaftszweigen gefördert“ werden sollen. Die Rolle der Industrieverbände im chinesischen Wirtschaftssystem wird in Erwägungsgrund 778 untersucht.
- (749) Insbesondere werden das staatliche Eingreifen in der gesamten Lieferkette und das Ziel der Regierung, die Preise zugunsten des BEV-Wirtschaftszweigs zu senken, aus der Bekanntmachung betreffend die Batterieindustrie ersichtlich, in der die Zusammenarbeit zwischen vor- und nachgelagerten Akteuren vorgesehen ist, „um die Erwartungen zu stabilisieren, Menge und Preis zu klären, die Versorgung zu gewährleisten und eine für alle Seiten vorteilhafte Zusammenarbeit sicherzustellen“.<sup>(307)</sup> In der Bekanntmachung betreffend die Batterieindustrie werden die Abteilungen für die Überwachung der lokalen Märkte angewiesen, „die Überwachung zu verstärken und das Horten, ungerechtfertigte Preiserhöhungen, unlauteren Wettbewerb und andere Verhaltensweisen im vor- und nachgelagerten Bereich der Lithiumbatterie-Industrie streng zu untersuchen und dagegen vorzugehen, um die Marktordnung aufrechtzuerhalten“<sup>(308)</sup>.
- (750) Dies zeigt ferner, wie allgegenwärtig die Einflussnahme der chinesischen Regierung ist, wenn sie proaktiv sicherstellt, dass die Preise in der Batterielieferkette nach unten angepasst werden müssen, um zum Vorteil der BEV-Hersteller die Marktstabilität zu fördern. Somit hat die chinesische Regierung die Bereitstellung dieser Waren zu einem bestimmten Preis als hoheitliche Aufgabe angelegt, die dann wiederum von öffentlichen Körperschaften ausgeführt wird.
- (751) Noch deutlicher ist, dass sich die Einflussnahme der Regierung auf die inländischen Rohstoffpreise auch in Presseerklärungen des MIIT widerspiegelt. Auf einer Pressekonferenz, die im April 2022 in Peking zu den Preissteigerungen bei Rohstoffen für Elektroautos stattfand, bekräftigte ein Sprecher des MIIT, dass „wir [die Rohstoffpreise] so bald wie möglich wieder auf ein vertretbares Niveau drücken werden“, dass „das Ministerium dazu beitragen wird, die Erschließung lokaler Ressourcen in China zu beschleunigen“, und dass „der stabile Betrieb des Sektors einem großen Druck ausgesetzt ist, den alle relevanten Parteien gemeinsam bewältigen müssen“.<sup>(309)</sup> Vorausgegangen war ein Symposium, das das MIIT und die Abteilung für Rohstoffindustrie sowie die Erste Abteilung für Ausrüstungsindustrie des MIIT im März 2022 gemeinsam mit dem Preisamt der NDRC und dem Staatlichen Zentralamt für Marktregulierung zu den Preisanstiegen bei vorgelagerten Materialien für Antriebsbatterien abgehalten hatten.<sup>(310)</sup> Zu den Teilnehmern der Tagung zählten der Chinesische Industrieverband für NE-Metalle (CNMIA), der Chinesische Verband der Automobilhersteller (CAAM), das Chinesische Innovationsbündnis für die Autobatterieindustrie (CAPBIA) und andere Industrieverbände sowie führende Mitarbeiter aus wichtigen vor- und nachgelagerten Unternehmen in den Bereichen Lithium-Ressourcen-Erschließung, Lithiumsalzproduktion, Kathodenwerkstoffe, Antriebsbatterien und anderen Produktionsketten.<sup>(311)</sup>

<sup>(303)</sup> Abschnitt 1 Nummer 2 des Aktionsplans von 2017 für Batterien.

<sup>(304)</sup> Abschnitt 2 Nummer 2 des Aktionsplans von 2017 für Batterien.

<sup>(305)</sup> Abschnitt 4 Nummer 1 des Aktionsplans von 2017 für Batterien.

<sup>(306)</sup> Abschnitt 4 Nummer 1 des Aktionsplans von 2017 für Batterien.

<sup>(307)</sup> Siehe Nummer 2 der Bekanntmachung betreffend die Batterieindustrie.

<sup>(308)</sup> Ebenda.

<sup>(309)</sup> Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry, Staatsrat der Volksrepublik China, 25. April 2022. Abrufbar unter [https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content\\_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html](https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html).

<sup>(310)</sup> Abrufbar unter [https://m.thepaper.cn/kuaibao\\_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao](https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao).

<sup>(311)</sup> Abrufbar unter <https://m.yicai.com/news/101354043.html>.

- (752) Die Kostensenkung wird insbesondere in den von der Regierung vorgegebenen Leitlinien für die Lithium-Ionen-Batterieindustrie hervorgehoben; in den Standardisierten Bedingungen von 2021 werden technische Standards vorgeschlagen, wie etwa eine Mindestenergiedichte für Batteriesätze von 180 Wh/kg<sup>(312)</sup>, außerdem wird dort nahegelegt „Unternehmen dazu zu bringen, weniger Produktionsvorhaben auf den Weg zu bringen, mit denen lediglich die Produktionskapazität erweitert wird, die technologische Innovation zu stärken, die Produktqualität zu verbessern und die Produktionskosten zu senken“. <sup>(313)</sup>
- (753) Die Kommission stellte ferner fest, dass einige der bei der Herstellung von Batterien verwendeten Rohstoffe Ausfuhrbeschränkungen unterliegen – Beispiele hierfür sind Ausfuhrkontrollmaßnahmen und eine fehlende Erstattung der inländischen Mehrwertsteuer bei der Ausfuhr. Das erklärte politische Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, der Ausfuhr dieser Rohstoffe entgegenzuwirken und ein Überangebot auf dem Inlandsmarkt zu schaffen, was für günstige Inlandspreise und ein ausreichendes Angebot sorgt, wovon wiederum die nachgelagerten inländischen Wirtschaftszweige, einschließlich der BEV-Hersteller, profitieren.
- (754) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass bei LFP, der Form von Lithium, die in Batterien verwendet wird, bei der Ausfuhr die 13%ige Mehrwertsteuer nicht erstattet wird, wodurch der Inlandspreis dieses Rohstoffs für den Inlandsverbrauch künstlich gesenkt wird.
- (755) Mit dem „Beschluss über die vorübergehende Kontrolle der Ausfuhr von mit Grafit in Zusammenhang stehenden Waren“ (Bekanntmachung Nr. 50 (2006))<sup>(314)</sup> hat die chinesische Regierung ab 2006 vorübergehende Ausfuhrbeschränkungen für mit Grafit in Zusammenhang stehende Waren verhängt. Nach dem Beschluss unterliegen sieben Arten von Waren, die mit Grafit zusammenhängen,<sup>(315)</sup> vorübergehenden Ausfuhrkontrollmaßnahmen. Die vorübergehenden Ausfuhrkontrollmaßnahmen wurden durch die am 20. Oktober 2023 veröffentlichte Bekanntmachung mit dem Titel „Optimierung und Anpassung der vorübergehenden Ausfuhrkontrollmaßnahmen für Grafitwaren“ (Bekanntmachung Nr. 39 (2023))<sup>(316)</sup> mit Wirkung zum 1. Dezember 2023 aufgehoben. Gleichzeitig wurden zwei neue Arten von Grafitzeugnissen in die Ausfuhrkontrollliste aufgenommen. Grafit unterliegt zudem Ausfuhrbeschränkungen in Form einer Nichterstattung der 13 %igen inländischen Mehrwertsteuer im Falle der Ausfuhr.<sup>(317)</sup>
- (756) Die Kommission stellte ferner fest, dass für einige Kupferarten im Rahmen des Zolltarifanpassungsplans 2022<sup>(318)</sup> und des Zolltarifanpassungsplans 2023<sup>(319)</sup> ein Ausfuhrzoll von 30 % gilt. Auf der Grundlage des jeweiligen HS-Codes wird zusätzlich eine vorläufige Ausfuhrsteuer von 5-15 % erhoben.
- (757) Schließlich stellte die Kommission auch fest, dass China seinen Wirtschaftszweig für seltene Erden konsolidiert – die auch für die Herstellung von Batterien für BEV erforderlich sind –, um unter anderem das Preisniveau zu kontrollieren und für die Verfolgung von strategischen, wirtschaftlichen und Nachhaltigkeitszielen zu sorgen. Insbesondere fusionierten im Dezember 2021 drei staatliche Unternehmen zur China Rare Earth Group Co. Ltd, auf die rund 62 % der gesamten Liefermengen schwerer seltener Erden in China entfallen.<sup>(320)</sup> Folglich ergriff die Regierung auf nationaler Ebene weitere Maßnahmen, wie die Einführung von Ausfuhrbeschränkungen, mit dem gleichen Ziel, nämlich die Versorgung der heimischen Hersteller mit niedrigpreisigen und verfügbaren Rohstoffen, die unter anderem für die Herstellung von BEV erforderlich sind, zu verbessern.

c) *Schlussfolgerung*

- (758) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Leitlinien, Stellungnahmen und Vorschriften der Regierung in Bezug auf den Wirtschaftszweig für BEV zeigen, dass die Regierung den Wirtschaftszweig dahin gehend steuert, dass seine Entwicklung und Verbesserung über Kostensenkungen und eine stabile Versorgung mit zentralen Vorleistungen erfolgt. Darüber hinaus hat die Regierung ein System zur klaren und ständigen Kontrolle und Überwachung der Preise für Batterien und deren Vorleistungen aufgebaut, um sicherzustellen, dass der Wirtschaftszweig für BEV diese zu günstigen Preisen und in ausreichenden Mengen beziehen kann.

<sup>(312)</sup> Siehe Abschnitt III Nummer 1 der Standardisierten Bedingungen.

<sup>(313)</sup> Siehe Abschnitt I Nummer 3 der Standardisierten Bedingungen.

<sup>(314)</sup> Abrufbar unter <http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfcg/zcfggzqd/202111/432.html>.

<sup>(315)</sup> HS-Codes: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 und 8545900000.

<sup>(316)</sup> Abrufbar unter <http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml>.

<sup>(317)</sup> Siehe HS-Codes: 38011000 unter <https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslxcx2023.html>.

<sup>(318)</sup> Abrufbar unter <http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjc/202201/20220103246934.shtml>, siehe Anlage 7.

<sup>(319)</sup> Abrufbar unter [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content\\_5734125.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm), siehe Anlage 6.

<sup>(320)</sup> <https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-and-efficiency/>

(759) All dies zeigt, dass die chinesische Regierung auf zentraler und lokaler Ebene eine Reihe von Strategien und Maßnahmen eingeführt hat, die auf die Lieferanten von Batterien und Vorleistungen abzielen, um letztlich den Wirtschaftszweig für BEV zu unterstützen. Diese Vorleistungen machen insgesamt einen erheblichen Teil der Herstellkosten von BEV aus. Aufgrund dieser Politik setzt die chinesische Regierung Ziele, die auf die Sicherstellung einer stabilen und reichlichen Versorgung mit diesen Batterien und Vorleistungen – in Verbindung mit günstigeren Preisen – zum Nutzen der BEV-Hersteller abstellen, die in Form einer erheblichen Kostensenkung profitieren, was es ihnen ermöglicht, BEV zu günstigeren Preisen zu verkaufen, und zwar auch auf dem Unionsmarkt. Beweise für die finanzielle Unterstützung der Batteriehersteller wurden in den Erwägungsgründen 739 bis 743 behandelt.

1) *Verbindungen zwischen Lieferanten von Vorleistungen und der chinesischen Regierung*

(760) Nach einer Analyse des rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmens, in dem die Lieferanten von Vorleistungen tätig sind, der in hohem Maße durch die politischen Ziele der chinesischen Regierung zur Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs mithilfe der Lieferanten von Vorleistungen vorgegeben ist, untersuchte die Kommission auch die Merkmale des chinesischen Inlandsmarkts für Batterien, die Beweise für eine staatliche Präsenz und staatliches Eigentum bei Lieferanten von Vorleistungen sowie sonstige Indizien dafür, dass die chinesische Regierung eine bedeutende Kontrolle über diese Unternehmen ausübte (einschließlich ihrer organisatorischen Merkmale, ihrer Ketten der Entscheidungsbefugnisse und allgemein der Verbindungen zur chinesischen Regierung).

(761) Die Kommission holte Informationen über die *Struktur des Inlandsmarkts für Batterien* ein. Wie bereits in Abschnitt 3.3.1.2 erläutert, arbeitete die chinesische Regierung in Bezug auf die auf dem chinesischen Inlandsmarkt tätigen Lieferanten von Vorleistungen einschließlich der Lieferanten von Batterien für BEV nicht mit und legte keine Klarstellungen und keine wesentlichen Informationen zum Inlandsmarkt für Batterien vor. Daher musste die Kommission ihre Schlussfolgerungen gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Fakten stützen.

(762) Hierbei stützte sich die Kommission auf vier Informationsquellen, nämlich den Rhodium-Bericht<sup>(321)</sup>, das geografische Marktgleichgewicht bei Batteriezellen gemäß Benchmark Mineral Intelligence<sup>(322)</sup> (im Folgenden „BMI“), einen Bericht des Chinesischen Innovationsbündnisses für die Automobilbatterieindustrie<sup>(323)</sup> und die Informationen, die von den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen, die Batterien bezogen haben, bereitgestellt wurden.

(763) Aus den Informationen im Rhodium-Bericht geht hervor, dass „der chinesische Markt für Batterien für Elektrofahrzeuge mit Ausnahme von LG Energy Solution von inländischen Akteuren dominiert wird“<sup>(324)</sup>. Konkret geht aus dem Bericht hervor, dass die Batteriehersteller in chinesischem Eigentum 2021 einen Marktanteil von über 88 % auf dem chinesischen Inlandsmarkt hielten und Batteriehersteller in ausländischem Besitz nur 4 % Marktanteil hatten. Was die übrigen 8 % betrifft, so wurde das Herkunftsland nicht angegeben. In Anbetracht des begrenzten Anteils großer ausländischer Batterielieferanten auf dem chinesischen Markt und vor dem Hintergrund der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung zog die Kommission jedoch den Schluss, dass sich die anderen Hersteller auch in chinesischem Eigentum befinden dürften. In demselben Bericht wurde auch festgestellt, dass CATL im Jahr 2020 einen Marktanteil von über 52 % auf dem chinesischen Markt hatte. Da keine gegenteiligen Informationen vorlagen, kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Feststellungen auch im Untersuchungszeitraum gültig waren.

(764) Die Kommission stellte ferner fest, dass die zehn im Rhodium-Bericht genannten Batteriehersteller entweder Mitglied des CBIA (oder seines Exekutivrats), Mitglied des CIAPS und/oder teilweise in Staatsbesitz waren. Auf die Mitglieder des CBIA und des CIAPS entfielen mehr als 86 % des Marktanteils, und die Mitglieder, die den stellvertretenden Vorsitz innehatten oder dem Exekutivrat angehörten, hielten zu einem Zeitpunkt im Jahr 2021 einen Marktanteil von über 62 %. In dem Bericht wurde auch darauf hingewiesen, dass es eine Reihe von Maßnahmen gibt, die darauf abzielen, chinesische inländische Batterielieferanten zu begünstigen.<sup>(325)</sup>

<sup>(321)</sup> Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, Dezember 2022 (im Folgenden „Rhodium-Bericht“). S. 42.

<sup>(322)</sup> <https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/>

<sup>(323)</sup> Siehe den am 11. Januar 2024 veröffentlichten und unter <https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82> abrufbaren Bericht des Chinesischen Innovationsbündnisses für die Automobilbatterieindustrie.

<sup>(324)</sup> Rhodium-Bericht, S. 41.

<sup>(325)</sup> Rhodium-Bericht, S. 58.

- (765) Das geografische Marktgleichgewicht bei Batteriezellen laut BMI <sup>(326)</sup> zeigt, dass das chinesische Batterieangebot 2022 und 2023 mehr als 170 % der lokalen Nachfrage entsprach, was ebenfalls auf eine deutliche Dominanz der chinesischen Batteriehersteller auf ihrem lokalen Markt hindeutet.
- (766) Darüber hinaus geht aus dem Bericht des Chinesischen Innovationsbündnisses für die Automobilbatterieindustrie hervor, dass 2023 rund 97 % des Marktanteils nach installierter Produktionskapazität <sup>(327)</sup> von chinesischen Batterieherstellern gehalten wurden. Auf die Batterien herstellenden chinesischen Mitglieder des CBIA entfielen mindestens 66 % des Marktanteils, während BYD, der zweitgrößte Hersteller, auf den im Jahr 2023 27 % der installierten Produktionskapazität Chinas entfielen, dem CIAPS angehört. Ein Unternehmen, China Aviation Lithium Battery (CALB), war sowohl Mitglied des CBIA-Exekutivrats als auch ein staatseigenes Unternehmen. CATL machte 2023 allein mehr als 40 % der gesamten installierten Produktionskapazität Chinas aus und ist Mitglied des Exekutivrats des CBIA.
- (767) Die Kommission stellte ferner fest, dass der CBIA und der CIAPS nicht die vollständige Liste ihrer Mitglieder im Internet veröffentlichen. Sie konnte die Zugehörigkeit von Unternehmen zum CBIA, zum CIAPS und zu anderen Industrieverbänden anhand deren Jahresberichten und anderer im Internet verfügbarer Informationen wie den Listen der Mitglieder ihrer Exekutivorgane feststellen. Da weder die chinesische Regierung hierzu Informationen vorlegte noch offizielle öffentliche Daten zur vollständigen Liste der Mitglieder von CBIA und CIAPS verfügbar waren, zog die Kommission Rückschlüsse dahin gehend, dass noch mehr Batterielieferanten Mitglieder dieser Verbände sein könnten.
- (768) Letztlich konnte zwar aufgrund der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit keine Schlussfolgerung zum Wert der von der SAIC Group getätigten Batteriekäufe gezogen werden, doch stellte die Kommission fest, dass die von ihr gemeldeten Batterielieferanten alle in der VR China ansässig waren. Mindestens 65 % der Käufe der Geely Group wurden von Unternehmen bezogen, die entweder Mitglied des CBIA, Mitglied des CIAPS oder teilweise in Staatsbesitz waren. Was die SAIC Group betrifft, so konnten die Angaben zu Wert oder Mengen der Käufe zwar nicht überprüft werden; aus den im Dossier enthaltenen Informationen geht jedoch hervor, dass sich ihre vier wichtigsten Batterielieferanten teilweise – mittelbar oder unmittelbar – in Staatsbesitz befanden, Mitglieder des CBIA waren oder über einen ihrer Anteilseigner (CATL) eng mit ihm verbunden waren.
- (769) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der chinesische Inlandsmarkt fast ausschließlich von inländischen Batterielieferanten bedient wird. Die bedeutende Mehrheit dieser Lieferanten sind Mitglieder von Verbänden wie CBIA und CIAPS und/oder befinden sich in Staatsbesitz.
- (770) Die Kommission prüfte die *Verbindungen zwischen der chinesischen Regierung und den Batterielieferanten* näher, um festzustellen, ob die Regierung eine bedeutende Kontrolle über die betreffenden Unternehmen und deren Marktverhalten ausübte. Die Rolle der Verbände ist von entscheidender Bedeutung, um zu zeigen, wie die chinesische Regierung über die Verbände die Umsetzung ihrer politischen Ziele zur Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs sicherstellt.
- (771) In Ermangelung von Informationen der chinesischen Regierung über die Anzahl und in Ermangelung sonstiger Informationen über die formalen Indizien für Eigentum der Regierung an den inländischen Lieferanten von Batterien für BEV sowie Kontrolle der Regierung über sie musste sich die Kommission gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen. Zu diesem Zweck untersuchte die Kommission die Lage der Batterielieferanten der beiden nicht integrierten in die Stichprobe einbezogenen Gruppen (Geely Group und SAIC Group). Wie bereits erwähnt, legte die chinesische Regierung die angeforderten Informationen über Eigentum und Kontrolle bei den Batterielieferanten und den Verbänden von Batterieherstellern nicht vor. Darüber hinaus legten die unabhängigen Batterielieferanten der Geely Group und der SAIC Group keine Fragebogenantwort und keine Informationen über Eigentum und Kontrolle seitens der chinesischen Regierung vor. Die Kommission musste diese Informationen daher in allgemein zugänglichen Quellen suchen. War die Kommission nicht in der Lage, öffentlich zugängliche Informationen zu finden, musste sie auf der Grundlage von Artikel 28 der Grundverordnung Rückschlüsse ziehen.

<sup>(326)</sup> <https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/>

<sup>(327)</sup> Siehe Fußnote 323, Tabelle 4.

- (772) Was die SAIC Group betrifft, so konnten die Angaben zum Einkaufswert und zu den -mengen zwar nicht überprüft werden, jedoch ging aus den im Dossier enthaltenen Informationen hervor, dass sich die vier wichtigsten Batterielieferanten der Gruppe, auf die ein Großteil ihrer Batteriekäufe entfällt, teilweise – mittelbar oder unmittelbar – in Staatsbesitz befanden. In Bezug auf die Geely Group wurde festgestellt, dass sich 3 von 14 Batterielieferanten teilweise in staatlichem Eigentum befanden. Außerdem stellte sich heraus, dass ein großer Teil der Batterielieferanten der SAIC Group und der Geely Group ebenfalls Industrieverbänden angehörte. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass sich von den zehn wichtigsten im Rhodium-Bericht genannten Batterieherstellern, die 2020 auf dem chinesischen Inlandsmarkt tätig waren, mindestens sieben teilweise in Staatsbesitz befanden. <sup>(328)</sup>
- (773) Wie bereits in Erwägungsgrund 763 erwähnt, entfielen 2020 auf die Batterielieferanten, die entweder dem CBIA oder dem CIAPS angehörten, mehr als 86 % des Marktanteils in China. CALB war sowohl Mitglied des CBIA-Exekutivrats als auch ein staatseigenes Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 765). CATL, ein wichtiger Akteur auf dem chinesischen Markt, auf den im Jahr 2020 52 % des gesamten chinesischen Inlandsmarkts entfielen, ist ein direkter und indirekter (über Joint Ventures) Lieferant für die Geely Group und die SAIC Group und ein Mitglied des Exekutivrats des CBIA.
- (774) Da die chinesische Regierung nicht mitarbeitete, musste sich die Kommission auf öffentlich verfügbare Informationen stützen, um zu bestimmen, welche dieser Lieferanten Mitglieder von Verbänden sind. Die Kommission stellte fest, dass der CBIA und der CIAPS nicht die vollständige Liste ihrer Mitglieder im Internet veröffentlichten. Sie konnte jedoch die Zugehörigkeit von Unternehmen zum CBIA, zum CIAPS und zu anderen Industrieverbänden anhand deren Jahresberichten und anderer im Internet verfügbarer Informationen wie den Listen der Mitglieder ihrer Exekutivorgane feststellen. Da weder die chinesische Regierung hierzu Informationen vorlegte noch offizielle öffentliche Daten zur vollständigen Liste der Mitglieder von CBIA und CIAPS verfügbar waren, zog die Kommission Rückschlüsse dahin gehend, dass wahrscheinlich noch mehr Lieferanten Mitglieder dieser Verbände sind.
- (775) Darüber hinaus veröffentlicht der CBIA nur die Liste der Mitglieder, die dem Exekutivrat angehören, und der „neuen Mitglieder“. Letztere umfasst die Mitglieder, die seit März 2017 beitraten; der Verband wurde bereits 1988 gegründet. Laut im Internet verfügbaren Informationen hat er mehr als 500 Gruppenmitglieder. <sup>(329)</sup> Die Kommission holte Informationen über die Mitglieder ein, die in der unvollständigen, im Internet verfügbaren Liste aufgeführt waren, und stellte fest, dass einige staatseigene Unternehmen Teil der Liste waren, darunter nicht nur Rohstofflieferanten und Batteriehersteller, sondern auch staatseigene Investmentfonds und Forschungsinstitute. Auf dieser Grundlage zog die Kommission den Schluss, dass die chinesische Regierung die unmittelbare Kontrolle über Einrichtungen ausüben könnte, die ein breites Spektrum wesentlicher Akteure abdecken, die nicht nur in der Batteriebranche und im Bereich des für Batterien benötigten Lithiums, sondern im gesamten BEV-Bereich tätig sind. Dass mehrere Akteure entlang der gesamten BEV-Lieferkette dem CBIA angehören, untermauert die Beweislage dafür, dass die chinesische Regierung einen Rahmen geschaffen hat, der alle Stufen der Lieferkette umfasst.
- (776) Die Kommission analysierte die Satzung des CBIA und die Satzung des CIAPS, um das Ausmaß der staatlichen Kontrolle über die Verbände und ihre Mitglieder zu bewerten. Zu diesem Zweck musste sich die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung vollständig auf die verfügbaren Informationen stützen, da sich die chinesische Regierung weigerte, Informationen über die Merkmale ihres Marktes und über die Verbände vorzulegen, zu denen die Kommission Informationen angefragt hatte, was sowohl den CBIA als auch den CIAPS einschloss (siehe Erwägungsgrund 279).
- (777) In ihrer Stellungnahme zur Anwendung von Artikel 28, wie in Erwägungsgrund 282 dargelegt, bestritt die chinesische Regierung jegliche Kontrolle über den CBIA und eine formale Verbindung mit dem Verband. Die Untersuchung ergab jedoch, dass die Behauptung der chinesischen Regierung, dass sie keine Kontrolle über den CBIA habe und dass es keine formale Verbindung zwischen dem Verband und der chinesischen Regierung gebe, de facto falsch war. Die Kommission stellte vielmehr fest, dass die chinesische Regierung Kontrolle über den CBIA und auch über den CIAPS ausübt.

<sup>(328)</sup> Rhodium-Bericht, S. 58.

<sup>(329)</sup> Siehe <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%94%B5%E6%B1%A0%E5%B7%A5%E4%B8%9A%E5%8D%8F%E4%BC%9A/7368598>

- (778) Erstens ist der CBIA ein Industrieverband, der unmittelbar vom Staatsrat gesteuert wird. Der Staatsrat ist das Exekutivorgan des Nationalen Volkskongresses und das höchste Organ der Staatsmacht in China. Er setzt sich aus einer begrenzten Zahl von Personen zusammen, darunter der Ministerpräsident, seine Stellvertreter und der Generalsekretär. Artikel 3 der Satzung des CBIA<sup>(330)</sup> sieht ferner vor, dass der Verband „der allgemeinen Führung der Kommunistischen Partei Chinas untersteht und ... Organisationen der Kommunistischen Partei Chinas einrichtet, die Parteitätigkeiten ausüben und die notwendigen Voraussetzungen für die Tätigkeit von Parteiorganisationen schaffen“. Somit handelt es sich beim CBIA nicht um einen unabhängigen Verband, der von Marktteilnehmern gegründet wurde und nach den Grundsätzen des freien Marktes handelt, sondern um eine Einrichtung, die von der chinesischen Regierung gelenkt und über den Staatsrat gesteuert wird und somit für die Verwirklichung der von der chinesischen Regierung festgelegten Gemeinwohlziele zuständig ist.
- (779) Viele chinesische Industrieverbände definieren sich in ihrer Satzung als Brücke zwischen der Regierung und ihren Mitgliedern. In den Maßnahmen für eine umfassende Aufsicht über Industrieverbände und Handelskammern, die 2016 von der NDRC, dem Ministerium für zivile Angelegenheiten und acht weiteren Stellen erstellt wurden, wurde gefordert, in Industrieverbänden und Handelskammern Parteiorganisationen einzurichten und in den Satzungen der Industrieverbände Anforderungen an die Parteaufbauarbeit<sup>(331)</sup> festzuschreiben. 2019 hat die NDRC Schritte eingeleitet, um erklärtermaßen die institutionelle Trennung von Industrieverbänden und Handelskammern vom Staat herbeizuführen; die in diesem Zusammenhang abgegebene Stellungnahme<sup>(332)</sup> sah formal eine Trennung von Institutionen, Funktionen, finanziellen Vermögenswerten usw. vor, sie stellte jedoch nicht nur eine anhaltende finanzielle Abhängigkeit der Industrieverbände von den staatlichen Behörden, sondern auch die dauerhafte vollständige Kontrolle der Kommunistischen Partei über sie sicher: „Die Einrichtungen der Parteaufbauarbeit in sozialen Organisationen auf allen Ebenen ... verstärken die konkrete Lenkung, fördern nachdrücklich den Parteaufbau in abgekoppelten Industrieverbänden und Handelskammern, ... stärken umfassend die Führungsrolle der Vertragspartei in Industrieverbänden und Handelskammern und stellen sicher, dass die Parteiarbeit ununterbrochen erfolgt und die Rolle der Parteiorganisationen im Abkoppelungsprozess nicht geschwächt wird. ... Die Einrichtungen der Parteaufbauarbeit sozialer Organisationen auf allen Ebenen fordern die Industrieverbände und Handelskammern nachdrücklich auf, die Anforderung der Parteaufbauarbeit in ihre Satzung aufzunehmen, um die Arbeitsmechanismen, die die Beteiligung der Parteiorganisationen an der Entscheidungsfindung in wichtigen Fragen gewährleisten, zu vollenden und das Management zu standardisieren.“<sup>(333)</sup> Die Stellungnahme stellte die finanzielle Abhängigkeit der Industrieverbände von staatlichen Behörden und die vollständige Kontrolle der Kommunistischen Partei über die Verbände sicher.<sup>(334)</sup>
- (780) Zweitens wird die Exekutivgewalt des CBIA vom Leitungsgremium ausgeübt, das von der Hauptversammlung, die sich wiederum aus allen Mitgliedern des Verbands zusammensetzt, unter den Unternehmen, die Mitglied sind, gewählt wird (Artikel 21 der Satzung). Auch die chinesische Regierung ist in die Auswahl der Kandidaten für das Leitungsgremium in vollem Maße einbezogen. Nach Artikel 22 der Satzung des CBIA umfasst der Ausschuss, der für die Auswahl der Kandidaten zuständig ist, „Vertreter des Aufsichtsorgans“ und „Vertreter der Parteiorganisation“. Für den Fall, dass der Vorstand nicht zusammentreten kann, werden die Ausschussmitglieder direkt von der führenden Parteaufbaubehörde bestimmt. Die Parteaufbauorgane sind für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verbreitung der Parteiideologie zuständig. Gemäß der „Stellungnahme zur Umsetzung der Reform zur umfassenden Abkopplung der Industrieverbände und Handelskammern von den Verwaltungsorganen“ (im Folgenden „Stellungnahme zu Industrieverbänden“) stärken die Einrichtungen der Parteaufbauarbeit in sozialen Organisationen „die Führungsrolle der Partei gegenüber Industrieverbänden und Handelskammern in umfassender Weise und stellen sicher, dass die Parteiarbeit ununterbrochen erfolgt und die Rolle der Parteiorganisationen im Abkoppelungsprozess nicht geschwächt wird. ... Die Einrichtungen der Parteaufbauarbeit sozialer Organisationen auf allen Ebenen fordern die Industrieverbände und Handelskammern nachdrücklich auf, die Anforderung der Parteaufbauarbeit in ihre Satzung aufzunehmen, um die Arbeitsmechanismen, die die Beteiligung der Parteiorganisationen an der Entscheidungsfindung in wichtigen Fragen gewährleisten, zu vollenden und das Management zu standardisieren.“<sup>(335)</sup> Die Hauptversammlung der Mitglieder zur Wahl und Abberufung von Direktoren kann ebenfalls nur mit Zustimmung der führenden Parteaufbaubehörde einberufen werden. Der Einfluss der Regierung auf die tägliche Arbeit des Verbands wird in Artikel 36 der Satzung weiter hervorgehoben, wonach die Verbandsleitung „die Führung durch die Kommunistische Partei Chinas aufrechterhalten, den Sozialismus chinesischer Prägung unterstützen, die Linie,

<sup>(330)</sup> Satzung des Verbands der chinesischen Batterieindustrie (im Folgenden „Satzung des CBIA“), abrufbar unter <http://www.chinabattery.org/content/2/11/1104/1053234.html>.

<sup>(331)</sup> Parteaufbauarbeit kann vielfältige Formen annehmen und hat letztlich zum Ziel, den Einfluss der Partei in Unternehmen, Verbänden, Verwaltungsstellen usw. auszuweiten. Eine offizielle Definition des Parteaufbaus befindet sich hier (<http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html>): „Die Inhalte der Parteaufbauarbeit sind relativ reichhaltig und umfassen eine Reihe von Aufgaben wie politischen Aufbau, ideologischen Aufbau, organisatorischen Aufbau, Stilaufbau, Aufbau der Disziplin, Korruptionsbekämpfung und Systemaufbau.“

<sup>(332)</sup> Stellungnahme zur Umsetzung der Reform zur umfassenden Abkopplung der Industrieverbände und Handelskammern von den Verwaltungsorganen, NDRC, Ministerium für zivile Angelegenheiten et. al. vom 14. Juni 2019 (Original auf Chinesisch), abrufbar unter: [http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content\\_5400947.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm)

<sup>(333)</sup> Abschnitt 4 der Stellungnahme.

<sup>(334)</sup> Siehe China-Bericht – Abschnitt 2.3.3, S. 24-25 sowie Nummer 3 Absatz 2 der NDRC-Stellungnahme, wonach die Verwaltungsorgane ermutigt werden, Dienstleistungen von qualifizierten Industrieverbänden zu beziehen.

<sup>(335)</sup> Siehe Abschnitt 2.3.3 des China-Berichts, S. 25-26 sowie Abschnitt 4 der Stellungnahme der NDRC.

die Grundsätze und die Politik der Partei entschlossen umsetzen und über gute politische Eigenschaften verfügen“ muss. Zu den Verantwortlichen des Verbands gehören der Vorsitzende, 23 stellvertretende Vorsitzende und ein Generalsekretär. Außerdem werden mehrere staatseigene Unternehmen als stellvertretende Vorsitzende benannt. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen wird der CBIA nicht nur vom Staatsrat gesteuert, sondern die chinesische Regierung behält auch die Kontrolle über seine Verwaltung und die wichtigsten Personen, die für seine Tätigkeit zuständig sind.

- (781) Darüber hinaus sieht Artikel 46 Absatz 5 der Satzung vor, dass das Aufsichtsorgan Probleme in der Arbeit des Verbands den führenden Parteiaufbaubehörden und den Abteilungen für das Industriemanagement meldet. Es sei daran erinnert, dass in der Sache DS379 im Zusammenhang mit chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken (State-owned commercial banks – im Folgenden „SOCB“) zu den für die Beurteilung, ob es sich bei einer bestimmten Einrichtung um eine öffentliche Körperschaft handelt, sachdienlichen Informationen auch Beweise dafür gehörten, dass leitende Führungskräfte von der Regierung ernannt werden, wobei die Kommunistische Partei einen erheblichen Einfluss auf deren Auswahl behält, wie in Erwägungsgrund 415 dargelegt.
- (782) Die Verbindung zwischen dem CBIA und der chinesischen Regierung wird in Berichten der NDRC<sup>(336)</sup> und in Presseartikeln im Internet weiter bestätigt. In einem Bericht über den 8. Mitgliedskongress des CBIA 2020 in Peking betonte Zhang Chonghe, Präsident des Chinesischen Nationalen Leichtindustrierates (National Light Industry Council – im Folgenden „CNLIC“), dem der CBIA angehört und von dem er Leitlinien erhält<sup>(337)</sup>, dass der CBIA als „guter Helfer der Regierung“<sup>(338)</sup> gedient habe, indem er unter anderem Änderungen an mehreren industriepolitischen Maßnahmen vorgeschlagen und den Bedarf der Unternehmen an die Regierung weitergeleitet habe. Ähnlich dem CBIA steht auch der CNLIC unter der Leitung der SASAC des Staatsrats, und sein Tätigkeitsbereich umfasst die Mitwirkung an der Ausgestaltung von Industrieplänen und der Industriepolitik, den Aufbau von Industrieclustern und -regionen mit Schwerpunkt auf der Leichtindustrie, die „Standardisierung des Branchenverhaltens“ und „die Übernahme anderer Aufgaben, mit denen er von der Regierung und den zuständigen Stellen betraut wurde“<sup>(339)</sup>. Nach Angaben des Verbands selbst sah er sich in der Tat stets verpflichtet, **„der Regierung zu dienen“**<sup>(340)</sup> (Hervorhebung hinzugefügt).
- (783) Die gleichen Bestimmungen gelten für den CIAPS. Wie beim CBIA (siehe Erwägungsgrund 779) wird die Exekutivgewalt vom Leitungsgremium ausgeübt (Artikel 21). Die chinesische Regierung ist in die Auswahl der Kandidaten für das Leitungsgremium in vollem Maße einbezogen. Nach Artikel 22 der Satzung des CIAPS umfasst der Ausschuss, der für die Auswahl der Kandidaten zuständig ist, „Vertreter des Leitungsgremiums, Vertreter des Aufsichtsorgans“ und „Vertreter der Parteiorganisation“. Für den Fall, dass der Vorstand nicht zusammentreten kann, werden die Ausschussmitglieder direkt von der führenden Parteiaufbaubehörde bestimmt. Somit wird der CBIA nicht nur vom Staatsrat gesteuert, die chinesische Regierung behält auch die Kontrolle über seine Verwaltung und die wichtigsten Personen, die für seine Tätigkeit zuständig sind. Artikel 46 Absatz 5 seiner Satzung sieht außerdem vor, dass das Aufsichtsorgan Probleme in der Arbeit des Verbands den führenden Parteiaufbaubehörden und den Abteilungen für das Industriemanagement meldet.

<sup>(336)</sup> Siehe [https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030\\_1249440.html](https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html). Insbesondere Xia Nong, Inspektor ersten Ranges in der Industrieabteilung der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission, äußerte die Hoffnung, dass der CBIA „vor dem Hintergrund des neuen Entwicklungsmodells des ‚doppelten Wirtschaftskreislaufs‘ weiterhin eine gute Rolle als Brücke und Verbindung spielt“.

<sup>(337)</sup> Die Liste der Verbände, die der CNLIC angehören, ist abrufbar unter <http://www.cnlic.org.cn/footer/footer-dgxx.html>

<sup>(338)</sup> Dem Parteiaufbau getreu die Arbeit des Verbands anführen und den Wandel und die Modernisierung der Batterieindustrie sowie die ökologische Entwicklung fördern, Sohu, 31. Oktober 2020. Abrufbar unter [https://www.sohu.com/a/428642882\\_118081](https://www.sohu.com/a/428642882_118081)

<sup>(339)</sup> Die Satzung des CNLIC ist abrufbar unter <http://www.cnlic.org.cn/footer/footer-zc.html>

<sup>(340)</sup> Meng Xiangfeng, Assistent des Vorsitzenden von CATL, und seine Delegation besuchten den Verband für einen Austausch, CBIA, 15. Februar 2023. Abrufbar unter <http://www.chinabattery.org/content/2/11/1102/1054254.html>

- (784) Artikel 21 der Satzung des CIAPS sieht vor, dass die Leitung des Verbands „ die Führung durch die Kommunistische Partei aufrechterhält, den Sozialismus chinesischer Prägung unterstützt, die Linie, die Grundsätze und die Politik der Partei entschlossen umsetzt und gute politische Eigenschaften besitzt“. Für den Fall, dass der Vorstand nicht zusammentreten kann, werden die Ausschussmitglieder genauso wie beim CBIA direkt vom führenden Parteaufbauorgan bestimmt. Der CIAPS wird nicht nur vom Staatsrat gesteuert, die chinesische Regierung behält auch die Kontrolle über seine Verwaltung und die wichtigsten Personen, die für seine Tätigkeit zuständig sind.
- (785) Wie in Erwägungsgrund 779 dargelegt, richtete die chinesische Regierung ein System ein, mit dem sichergestellt wird, dass alle Leitungs- und Verwaltungsorgane des Verbands – wie das Leitungsgremium, der Vorsitzende, die stellvertretenden Vorsitzenden und der Generalsekretär – ausgewählt werden, um die politischen Ziele der Kommunistischen Partei und der chinesischen Regierung voranzubringen. Wie bereits ausführlich in den Erwägungsgründen 197 bis 203 und 704 bis 705 dargelegt, ist das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in der VR China, in dem die Lieferanten von BEV-Vorleistungen tätig sind, durch eine starke und umfassende Kontrolle seitens der Regierung gekennzeichnet. Belege für eine solche umfassende Kontrolle finden sich unter anderem in Artikel 11 der Verfassung, wonach die Regierung ausdrücklich auch die nicht öffentlichen Wirtschaftszweige beaufsichtigt und kontrolliert (siehe insbesondere Erwägungsgrund 199).
- (786) Darüber hinaus hat die Kommission die Präsenz und den allgegenwärtigen Einfluss von Mitgliedern und Organisationen der Kommunistischen Partei bei zahlreichen Batterielieferanten festgestellt. Im Einklang mit dem Gesellschaftsrecht<sup>(341)</sup> wird nicht nur in staatseigenen Unternehmen, sondern auch in privaten Unternehmen „eine Organisation der Kommunistischen Partei Chinas gegründet, die die Tätigkeiten der Partei im Einklang mit der Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas ausübt“. Das Unternehmen schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Tätigkeiten der Parteiorganisation.“ Darüber hinaus lässt die Stellungnahme des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei und des Staatsrats von 2017 zur Schaffung eines gesunden Umfelds für die Entwicklung von Unternehmern, zur Förderung des Unternehmertums und zur vollen Ausschöpfung der Rolle von Unternehmern<sup>(342)</sup> keinen Zweifel an der Rolle der Organisationen der Kommunistischen Partei in Unternehmen: „Private Unternehmer schulen und lenken, damit sie die Führung der Partei unterstützen, und die Parteaufbauarbeit der Unternehmen unterstützen. Den Mechanismus für die Parteaufbauarbeit in nicht öffentlichen Unternehmen einrichten und verbessern, verschiedene Wege der Parteaufbauarbeit aktiv sondieren und eine Erweiterung des Umfangs der Parteiorganisation und der -arbeit in nicht öffentlichen Unternehmen anstreben. Die politische Schlüsselrolle von Parteiorganisationen in der Masse der Arbeitnehmer und die politische Führungsrolle bei der Unternehmensentwicklung voll ausschöpfen.“ In der Tat betrachten es die Mitglieder der Kommunistischen Partei bei CATL als ihre „Parteaufbauarbeit, auch die Entwicklung des Unternehmens anzuführen“<sup>(343)</sup>.
- (787) Der Nachweis, dass die Kommunistische Partei die Kontrolle nicht nur über staatseigene, sondern auch über private Unternehmen ausübt, wird durch die Corporate-Governance-Leitlinien für börsennotierte Unternehmen der CSRC von 2018<sup>(344)</sup> bestätigt, in denen in Artikel 5 festgelegt ist, dass „in börsennotierten Unternehmen gemäß den Bestimmungen des Gesellschaftsrechts Organisationen der Kommunistischen Partei Chinas gegründet werden, um Parteitätigkeiten auszuüben. Börsennotierte Unternehmen schaffen die notwendigen Voraussetzungen für die Tätigkeiten von Parteiorganisationen. Staatlich kontrollierte börsennotierte Unternehmen nehmen im Einklang mit dem Gesellschaftsrecht und den betreffenden Vorschriften und unter Berücksichtigung der Kapitalstruktur, der Geschäftstätigkeit und anderer Gegebenheiten des jeweiligen Unternehmens einschlägige Anforderungen an die Parteaufbauarbeit in ihre Satzung auf.“ Dies bestätigt den Einfluss der Kommunistischen Partei auf alle Arten von Unternehmen in China und dass sie Arbeitseinheiten für den Parteaufbau in Unternehmen nutzen kann, um diesen Einfluss auszuüben. Darüber hinaus sind einige der größten Batteriehersteller in China (CATL, BYD und Gotion) an der Börse von Shenzhen notiert und an die Leitlinien der CSRC gebunden. Dies wird durch Artikel 12 der Satzung von CATL bestätigt, wonach das Unternehmen „eine kommunistische Parteiorganisation gründet und im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas Parteitätigkeiten ausübt“. Das Unternehmen schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Tätigkeiten der Parteiorganisation.“<sup>(345)</sup>

<sup>(341)</sup> Abrufbar unter: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>

<sup>(342)</sup> Abrufbar unter [http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content\\_5227473.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm)

<sup>(343)</sup> Siehe Pressebericht: [https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content\\_1635848.html](https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html)

<sup>(344)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content\\_5363087.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm)

<sup>(345)</sup> Siehe Satzung von CATL vom Mai 2022, abrufbar auf der Website von CATL: [https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308\\_qr532d21u6.pdf](https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf)

- (788) Darüber hinaus ist Zeng Yuqun, Vorsitzender und Geschäftsführer von CATL, seit Dezember 2022 auch stellvertretender Vorsitzender des Gesamtchinesischen Industrie- und Handelsverbands (All-China Federation of Industry and Commerce – im Folgenden „ACFIC“).<sup>(346)</sup> Der ACFIC ist eine Handelskammer unter der Führung der Kommunistischen Partei „mit privaten Unternehmen und privaten Wirtschaftsakteuren als Hauptorgan“<sup>(347)</sup>. Auf der Grundlage der Satzung des ACFIC besteht sein Wirkungsbereich darin, „die ideologische und politische Arbeit privater Wirtschaftsakteure zu stärken und zu verbessern“ und „die privaten Wirtschaftsakteure zu lenken, damit sie ihre eigene Entwicklung bewusst mit der nationalen Entwicklung verbinden“ (Artikel 1 und Artikel 1 Absatz 2). Gemäß Artikel 2 der Satzung ist der ACFIC auch für die Durchführung von Untersuchungen und Forschungsarbeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Politik der Kommunistischen Partei zuständig. Das Leitprinzip des Verbands besteht auch darin, die Regierung bei der Steuerung der Privatwirtschaft und beim Dienst an der Privatwirtschaft zu unterstützen (Artikel 3).
- (789) Anhand unter anderem a) des Ausmaßes der von der chinesischen Regierung ausgeübten Kontrolle über die in diesem Abschnitt untersuchten chinesischen Industrieverbände (CBIA und CIAPS), b) der Tatsache, dass die meisten inländischen chinesischen Batteriehersteller diesen angehörten, und c) der Tatsache, dass CATL, der größte Batteriehersteller in China, auch den stellvertretenden Vorsitz des CBIA<sup>(348)</sup> und des ACFIC, einer von der Kommunistischen Partei geführten Handelskammer mit der ausdrücklichen Absicht, private Unternehmen bei der Umsetzung der Politik der Kommunistischen Partei zu lenken, einnimmt, kam die Kommission zu dem Schluss, dass der Batteriemarkt von mehreren Unternehmen beherrscht wird, die durch ihre Beteiligung am CBIA und am CIAPS vom Staat gelenkt und kontrolliert werden. Angesichts der Präsenz in der Leitung der Verbände und der Ausrichtung ihrer geschäftlichen Entscheidungen übt die chinesische Regierung eine bedeutende Kontrolle über die Batterielieferanten durch deren Beteiligung am CBIA und am CIAPS aus.

## 2) Kernmerkmale und -aufgaben der Batterielieferanten

- (790) Die Organisation der Lieferanten von Vorleistungen mithilfe der Verbände und ihre Verbindungen zur chinesischen Regierung zeigen, wie diese Lieferanten bei der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind. Anstatt wie Akteure auf dem freien Markt zu handeln, üben sie die ihr zugewiesene hoheitliche Aufgabe aus, die BEV-Industrie weiterzuentwickeln. Diese Aufgabe wird von ihnen wahrgenommen, und sie erfahren die unmittelbare Unterstützung der chinesischen Regierung, wenn sie für die BEV-Hersteller wesentliche Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitstellen.
- (791) Wie bereits in Abschnitt 3.1 dargelegt, fand die Kommission Beweise dafür, dass die chinesische Regierung sowohl über den CBIA als auch über den CIAPS und über deren Mitglieder die vollumfängliche Kontrolle ausübt. Daher konzentrierte sich die Kommission bei ihrer Untersuchung auf die vom CBIA, vom CIAPS und deren Mitgliedern ausgeübten Aufgaben, die als hoheitlich eingestuft werden können.
- (792) Der CBIA ist durch an die Regierung gerichtete Stellungnahmen und Vorschläge umfassend in die Gestaltung der Industriepolitik und in die Umsetzung des Rechts- und Regelungsrahmens in der Batteriebranche eingebunden. In Kapitel II Artikel 6 Absätze 1 und 10 der Satzung des CBIA heißt es ausdrücklich, dass der Tätigkeitsbereich des Verbands darin besteht, „sich an der Ausgestaltung und Organisation der Umsetzung des Entwicklungsplans für die Batterieindustrie zu beteiligen ... und die Umsetzung von Plänen und damit zusammenhängenden politischen Maßnahmen der Regierung zu fördern“ sowie „andere Aufgaben zu übernehmen, die von der Regierung und den zuständigen Stellen genehmigt oder übertragen wurden“. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass die Umsetzung von Plänen nicht nur ein Orientierungsrahmen, sondern gesetzlich vorgeschrieben ist, unter anderem in der Verfassung der VR China.<sup>(349)</sup>
- (793) Die Kommission fand diesbezüglich auf der CBIA-Website Beweise.<sup>(350)</sup> Der CBIA nahm zusammen mit Vertretern des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie, Schlüsselunternehmen wie CATL sowie Sunwoda, einem weiteren kleineren chinesischen Batteriehersteller, an einer Sitzung teil, um den 14. Fünfjahresplan für die Entwicklung der Batterieindustrie<sup>(351)</sup> zu erörtern und auszugestalten und Überarbeitungen unter anderem in den

<sup>(346)</sup> Zeng Yuqun, Vorsitzender von CATL, wird zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden des Gesamtchinesischen Industrie- und Handelsverbands gewählt, The Paper, 13. Dezember 2022. Abrufbar unter <https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html>

<sup>(347)</sup> Siehe Satzung des ACFIC, abrufbar unter <https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/>

<sup>(348)</sup> Siehe <http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html>

<sup>(349)</sup> China-Bericht – Kapitel 4.3.1, S. 93 sowie Artikel 62, 67 und 89 der Verfassung der Volksrepublik China, abrufbar unter [https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content\\_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html](https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html)

<sup>(350)</sup> Siehe: Chinesischer Batterieindustrieverband hält Erörterungssitzung zur Ausgestaltung des 14. Fünfjahresplans für die Entwicklung der Batterieindustrie ab, Chinesischer Batterieindustrieverband, 23. August 2021. Abrufbar unter <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html>

<sup>(351)</sup> Später abgeschlossen als 14. Fünfjahresplan zur Entwicklung der Speicherung neuer Energien. Abrufbar unter <https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf>

Bereichen Industriepolitik, inländische und ausländische Verbrauchermärkte sowie ökologische Entwicklung vorzuschlagen. Der Website des CBIA zufolge arbeiteten die Arbeitsgruppe und das Ministerium bei der Ausarbeitung des Plans eng zusammen, „damit er zu einem Leitfaden werden kann, der die Industrie führen und der Regierung und den Unternehmen dienen kann“.

- (794) Außerdem wurde festgestellt, dass der CBIA mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattet ist, um „die Disziplin der Branche zu stärken“, die Tätigkeiten des Verbands, des Wirtschaftszweigs und der Mitglieder zu regulieren und die Beziehungen der Mitglieder zu koordinieren.<sup>(352)</sup> Die Stärkung der Selbstdisziplin und des Marktverhaltens der Branche sind spezifische Anweisungen, die in mehreren nationalen Plänen enthalten sind (siehe Erwägungsgründe 747 und 748). Artikel 11 der Satzung des CBIA sieht vor, dass die Mitglieder sich an die Bestimmungen des Verbands halten und seine Beschlüsse umsetzen.
- (795) Neben den Beweisen in der Satzung des CBIA wird in der Einführung des Verbandes auf dessen Website sein Zweck damit beschrieben, „den Bedarf der Unternehmen und der Branchen darzustellen, das Verhalten der Unternehmen und der Branchen zu regulieren, die legitimen Rechte und Interessen seiner Mitglieder zu schützen, nationale Strategien und Gesetze umzusetzen, die fortdauernde Verbesserung der gesamten Branche auf wirtschaftlicher, technologischer und Managementebene zu fördern, die Entwicklung der gesamten Branche zu fördern, [...] den Markt für die Branche zu pflegen [...] und Aspekte der Produktions-, Verkaufs- und Ausföhrfähigkeit der Unternehmen zu koordinieren.“<sup>(353)</sup> Dem Manifest des CBIA<sup>(354)</sup> zufolge ist es der Auftrag des Verbandes, „dem Bedarf der Mitglieder, der Entwicklung der Branche und der Steuerung durch die Regierung voll und ganz zu dienen“, und sein Ziel ist es, „einen erstklassigen Verband zu schaffen, der die Entwicklung der globalen Batterieindustrie anführt“. Gemäß Artikel 2 der Satzung soll sie auch als Brücke zwischen der Regierung und den Mitgliedern dienen. Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Satzung des CBIA überwachen auch die Mitglieder die Arbeit des Verbands.
- (796) Der CIAPS ist ein weiterer Verband, der aus mit der Batterieindustrie verbundenen Unternehmen und Einrichtungen besteht. Der Zweck des Verbands besteht nicht nur darin, seinen Mitgliedern zu dienen, sondern auch, sie bei der Expansion auf inländischen und ausländischen Märkten zu unterstützen und den allgemeinen technologischen Fortschritt und die industrielle Entwicklung der Branche zu fördern. Ähnlich wie beim CBIA sieht auch Artikel 3 der Satzung des CIAPS<sup>(355)</sup> vor, dass der Verband der Führung der Kommunistischen Partei Chinas folgt, sich an die nationale Politik hält und Parteitätigkeiten ausübt. Der CIAPS ist ferner damit betraut, den Regierungsstellen Empfehlungen zur Ausgestaltung von Strategien und Vorschriften für die Batterieindustrie zu unterbreiten (Artikel 6 Absatz 1), als Bindeglied zur Regierung zu fungieren, indem er die Forderungen der Mitglieder an die Regierung weiterleitet und die Mitglieder ihrerseits bei der Umsetzung der Regierungspolitik unterstützt (Artikel 6 Absatz 1), die Ausgestaltung von Regeln und Vorschriften für die Branche zu organisieren und so „die Regierung bei der Regulierung des Marktverhaltens zu unterstützen, die Märkte für die Mitglieder zu erweitern, die Voraussetzungen für die Herstellung eines externen Umfelds eines fairen und geordneten Wettbewerbs zu schaffen“ und die Interessen sowohl seiner Mitglieder als auch der Branche zu wahren (Artikel 6 Absatz 3). Artikel 6 Absatz 14 schließlich sieht vor, dass der Verband „die Angelegenheiten, mit denen er von Regierungsstellen betraut wird, wahrnimmt und sonstige Tätigkeiten durchführt, die für die Branche von Nutzen sind“. Am CIAPS beteiligte Mitglieder sind zudem befugt, die Arbeit des Verbands zu überwachen (Artikel 10).
- (797) Darüber hinaus erlegt die Satzung des CIAPS seinen Mitgliedern die in Artikel 11 vorgesehenen Verpflichtungen auf, dass sie „die Satzung und die verschiedenen Bestimmungen des Verbands einhalten und die Beschlüsse des Verbands umsetzen“.
- (798) Daher nimmt der CIAPS nicht nur Beratungsaufgaben für die Regierung wahr und fungiert als Vermittler zwischen der chinesischen Regierung und ihren Mitgliedern, sondern ist auch mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattet, um das Marktverhalten seiner Mitglieder und auch anderer in der Batterieindustrie tätiger Einrichtungen zu regulieren. Ähnliche Bestimmungen über das Marktverhalten seiner Akteure und den Preisbildungsmechanismus sind in der Satzung des Batterieindustrieverbands von Shenzhen enthalten, dem Sunwoda angehört. Dieser Verband steht unter der Leitung der Regierung von Shenzhen und sieht ausdrücklich eine Koordinierung bei Preistreitigkeiten zwischen seinen Mitgliedern vor. Insbesondere heißt es in seiner Satzung, dass „unter Beachtung der Leitlinien der Abteilung für Preisverwaltung die Preisgestaltung für Produkte oder Dienstleistungen der Branche überwacht, Preistreitigkeiten zwischen den Mitgliedern koordiniert und ein fairer Wettbewerb aufrechterhalten wird“<sup>(356)</sup>.

<sup>(352)</sup> Siehe Artikel 6 Absatz 8 der Satzung des CBIA.

<sup>(353)</sup> Abrufbar unter <http://www.chinabattery.org/detail/1101.html>

<sup>(354)</sup> Siehe <http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html>

<sup>(355)</sup> Abrufbar unter <https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html>

<sup>(356)</sup> Siehe Artikel 8 Absatz 8 der Satzung des Batterieindustrieverbands von Shenzhen, abrufbar unter <http://www.szbattery.org/bylaws.html>.

- (799) Wie beim CBA sind auch die Mitglieder des CIAPS mit hoheitlichen Befugnissen in dem Sinne ausgestattet, dass sie einzeln und kollektiv die Befugnis haben, Einfluss auf den Verband auszuüben und für ihn Entscheidungen zu treffen, um im Namen der Regierung Aufgaben oder Funktionen für die Entwicklung der BEV-Industrie wahrzunehmen. Diese Verbände üben auch hoheitliche Aufgaben aus, da ihre Aufgabe darin besteht, die Politik der chinesischen Regierung zur Bereitstellung von Batterien und Rohstoffen zu günstigen Preisen für die Entwicklung der BEV-Industrie umzusetzen und zu überwachen, dass alle relevanten Lieferanten diese Politik in vollem Umfang befolgen. Vor diesem Hintergrund betrachtete die Kommission den CIAPS und seine Mitglieder als „öffentliche Körperschaften“ im Sinne des Artikels 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens.
- (800) Die Kommission prüfte ferner, ob die einzelnen Batterielieferanten, insbesondere CATL, ein wichtiger Marktteilnehmer auf dem chinesischen Inlandmarkt, über hoheitliche Befugnisse verfügen und ob sie diese Befugnisse bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben ausüben. Die Beweise zeigten, dass die Batterielieferanten die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i genannten politischen Ziele der chinesischen Regierung befolgen und umsetzen und somit hoheitliche Aufgaben ausüben.
- (801) Die Rolle einer hoheitliche Aufgaben ausübenden öffentlichen Körperschaft wird durch das Verhalten von CATL auf dem Batterie- und dem BEV-Markt, wobei das Unternehmen ein Netz strategischer Joint Ventures mit den folgenden staatseigenen Unternehmen aufgebaut hat, in anschaulicher Weise deutlich: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive und in jüngster Zeit BAIC. <sup>(357)</sup> Diese Partnerschaften weisen enge Verbindungen zur Regierung auf, die nicht nur zur Konsolidierung der Position von CATL beitragen, sondern auch der BEV-Industrie insofern zugutekommen, als dass sie eine stabile Versorgung dieser BEV-Hersteller durch ein Mitglied des Exekutivrats des CBA gewährleisten <sup>(358)</sup>. In diesem Sinne unterzeichnete CATL auch eine Joint-Venture-Vereinbarung mit der Geely Group <sup>(359)</sup>, die darauf abzielte, eine „stabile Versorgung“ zu gewährleisten und „den Beschaffungspreis für Teile zu senken und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Elektroautos zu steigern“. Dies zeigt, dass diese Dynamik nicht auf staatseigene BEV-Hersteller beschränkt ist, sondern auch das Verhalten privater Unternehmen beeinflusst.
- (802) Was Geschäfte mit verbundenen Unternehmen betrifft, so stellte die Kommission fest, dass Artikel 46 der Satzung von CATL vorsieht, dass Geschäfte zwischen dem Unternehmen und seinen verbundenen Unternehmen von der Beratung auf der Hauptversammlung ausgenommen werden können, wenn die „Preisgestaltung für Geschäfte mit verbundenen Unternehmen vom Staat festgelegt wird“ <sup>(360)</sup>. Eine ähnliche Bestimmung findet sich im System für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien von CATL (Artikel 22) <sup>(361)</sup>. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass es keinen Grund für eine solche Bestimmung gäbe, wenn es in dieser Branche keine staatlich festgelegten Preise gäbe, insbesondere beim Kauf und Verkauf von Rohstoffen oder Batterien. Angesichts der oben genannten von CATL und staatseigenen BEV-Herstellern eingegangenen Joint Ventures, der Joint Ventures zwischen CATL und den beiden nicht integrierten in die Stichprobe einbezogenen Herstellern und des großen Anteils der von der Geely Group und der SAIC Group bei CATL bezogenen Batterien scheint die chinesische Regierung eine Schlüsselrolle beim Preismechanismus für die an die BEV-Industrie gelieferten Batterien zu einzunehmen und CATL bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben hoheitliche Befugnisse auszuüben.

<sup>(357)</sup> Faw/CATL gründete ein neues Unternehmen, Ningde, eine beliebte Marke, und brachte sechs staatseigene Unternehmenspartner zusammen, Sohu, 26. April 2024. Abrufbar unter [https://www.sohu.com/a/310427005\\_205282](https://www.sohu.com/a/310427005_205282)

<sup>(358)</sup> Zu SAIC: „CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II“, Gasgoo, 22. Juni 2021. Abrufbar unter <https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html>

Siehe letzter Absatz: „Diese Vereinbarung ermöglicht es ihnen, Gespräche über ein breites Spektrum von Bereichen aufzunehmen, darunter gemeinsame Entwicklung, stabile Versorgung ...“

Zu FAW: „China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL“, Yicai, 28. Februar 2019, abrufbar unter <https://www.yicai.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl>: „Die Verbindung könnte FAW einen stabilen Zufluss der Versorgung mit Antriebseinheiten zu wettbewerbsfähigen Preisen sichern.“

Zu GAC: „GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures“, GAC Group, 19. Juli 2018. Abrufbar unter <https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931>: „Für GAC wird diese Zusammenarbeit eine stabile Versorgung mit Kernkomponenten von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik sicherstellen, die Beschaffungskosten weiter senken und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt verbessern.“

<sup>(359)</sup> <https://www.electrive.com/2019/01/02/geely-catl-found-battery-jv-in-china/>

<sup>(360)</sup> [https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308\\_qr532d21u6.pdf](https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf)

<sup>(361)</sup> [https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB\\_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443](https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443).

- (803) Als führender Batteriehersteller in China, auf den 52 % des inländischen Batteriemarkts entfallen<sup>(362)</sup>, ist CATL auch in nationalen und lokalen Plänen sehr prominent vertreten, insbesondere in Guizhou und Fujian. In Guizhou hat CATL mehrere Kooperationsvereinbarungen mit der lokalen Regierung unterzeichnet, wie in Erwägungsgrund 730 dargelegt. Darüber hinaus spiegelt die Einrichtung des Nationalen technologischen Forschungszentrums für elektrochemische Speicherung von CATL eine der Kernaufgaben des Batterie-Aktionsplans von 2017<sup>(363)</sup> wider (Erwägungsgrund 729). CATL „ist als Rückgrat der Entwicklung der chinesischen Lithiumbatterieindustrie ... führend vorangegangen und hat gemeinsam das Nationale technologische Forschungszentrum für elektrochemische Speicherung gegründet“<sup>(364)</sup>. Das Forschungszentrum besteht aus sechs Universitäten, darunter Tsinghua und Xiamen, zwei wissenschaftlichen Forschungsstellen, dem Chinesischen Institut für Elektrizitätsforschung und dem Chinesischen Zentrum für Forschung und Entwicklung im Bereich der Automobiltechnologie, sowie sieben vor- und nachgelagerten Unternehmen, darunter Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Die wissenschaftlichen Forschungsstellen und Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd sind alle staatseigene Unternehmen.
- (804) Das Nationale technologische Forschungszentrum für elektrochemische Speicherung ist eines der jüngsten Beispiele dafür, dass CATL zentrale nationale Aufgaben wahrnimmt. So betont CATL in seinem Bericht über die soziale Verantwortung des Unternehmens aus dem Jahr 2019, dass es im Jahr 2016 zu seinen größten Erfolgen gehörte, „ im Rahmen des nationalen Plans für wesentliche Forschung und Entwicklung als Teil des 13. Fünfjahresplans spezifische Forschungs- und Entwicklungsaufgaben sowohl bei Fahrzeugen mit neuartigem Antrieb als auch bei intelligenten Netzen wahrgenommen zu haben; die CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation gegründet zu haben; Jiangsu CATL Technology Co., Ltd gegründet zu haben“. <sup>(365)</sup>
- (805) Neben der Zusammenarbeit mit staatseigenen Unternehmen und der Wahrnehmung nationaler Schlüsselaufgaben stellte die Kommission fest, dass CATL 2023 damit begann, Preisnachlässe anzubieten, was andere Marktteilnehmer veranlasste, diesem Beispiel zu folgen, um Marktanteile zu halten. Laut Internet-Quellen stellte CATL Lithiumcarbonat für Automobilhersteller zu 200 000 CNY je Tonne bereit, was unter dem Marktpreis von etwa 470 000 CNY je Tonne lag, um die Loyalität einiger Kunden – nämlich Li Auto, NIO, Huawei und Zeekr, eine der von der Geely Group kommerzialisierten Marken – zu festigen. <sup>(366)</sup> Das Präferenzprogramm von CATL zielt auf einige „strategische“ Unternehmen ab, die in den nächsten drei Jahren 80 % ihrer Batterien bei CATL beschaffen müssen. <sup>(367)</sup> Im Juli 2023 forderte der Batteriehersteller angeblich auch Kathodenmateriallieferanten auf, einen Rabatt von 5 bis 10 % bei der Abrechnung der Lithiumcarbonatpreise anzubieten. <sup>(368)</sup> Um mit CATL Schritt zu halten, brachten andere Batteriehersteller eine ähnliche Reduzierung auf den Weg. <sup>(369)</sup> Dieser von CATL angebotene Rabatt wurde durch die Beweise bestätigt, die bei den überprüften, in die Stichprobe einbezogenen Herstellern der Geely Group gefunden wurden. Im Untersuchungszeitraum galt für die Modelle der Marke Zeekr im Vergleich zu anderen Herstellern in der Tat eine höhere Subventionsspanne für Batterien.
- (806) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen prüfte die Kommission ferner, ob die Tatsache, dass die Batterielieferanten mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet waren und als „öffentliche Körperschaften“ zu betrachten sind, Auswirkungen auf die Preise der chinesischen inländischen BEV-Hersteller hatte.

<sup>(362)</sup> Rhodium-Bericht, S. 42.

<sup>(363)</sup> Siehe Abschnitt III Nummer 1 des Batterie-Aktionsplans von 2017.

<sup>(364)</sup> Die Vergabe des Nationalen technologischen Forschungszentrums für elektrochemische Speicherung fand in eindrucksvoller Weise bei CATL statt, CATL, 22. Januar 2019. Abrufbar unter <https://www.catl.com/news/4041.html>

<sup>(365)</sup> Siehe S. 10 des Berichts von CATL von 2019 über seine soziale Verantwortung, abrufbar unter <https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf>.

<sup>(366)</sup> Siehe „CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers“, DigTimes Asia, 20. Februar 2023. Abrufbar unter <https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html>

<sup>(367)</sup> Ebenda.

<sup>(368)</sup> Siehe „CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices“, CnEVPost, 20. Juli 2023. Abrufbar unter <https://cnepost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/>

<sup>(369)</sup> Siehe: CATL startet einen „Lithiumerzrabatt“-Plan für Automobilunternehmen und löst damit Preiskrieg in der Batterieindustrie aus, 36kr, 17. Februar 2023. Abrufbar unter <https://36kr.com/p/2135430109806721>

- (807) Die Kommission kam in Erwägungsgrund 798 zu dem Schluss, dass sowohl der CBIA als auch der CIAPS mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet waren, um das wirtschaftliche Verhalten ihrer Mitglieder zum Nutzen der BEV-Industrie zu regulieren und zu steuern. Was den CBIA betrifft, so ist der Verband befugt, „die Selbstdisziplin der Branche zu stärken“ und „den Verband, die Branche und das Verhalten der Mitglieder zu regulieren“<sup>(370)</sup>. Um seine Mitglieder dabei zu unterstützen, ihre „realwirtschaftlichen Fähigkeiten“ zu verbessern, sieht der Verband die Einrichtung einer Plattform für Finanzdienstleistungen vor, „um die Realwirtschaft zu unterstützen“<sup>(371)</sup>. Der CBIA hat auch die Befugnis und Aufgabe, „Aspekte der Produktions-, Verkaufs- und Ausföhrfähigkeit der Unternehmen zu koordinieren“<sup>(372)</sup>. Dieses System steht im Einklang mit den Bestimmungen der in Erwägungsgrund 748 genannten Bekanntmachung über die Batterieindustrie, in der festgelegt ist, dass das Verhalten vor- und nachgelagerter Akteure im Batteriesektor entsprechend überwacht und reguliert werden sollte. Wie bereits in Erwägungsgrund 748 dargelegt, werden die staatlichen Behörden in der Bekanntmachung über die Batterieindustrie angewiesen, „die Überwachung zu verstärken und das Horten, ungerechtfertigte Preiserhöhungen, unlauteren Wettbewerb und andere Verhaltensweisen im vor- und nachgelagerten Bereich der Lithiumbatterien-Industrie streng zu untersuchen und dagegen vorzugehen, um die Marktordnung aufrechtzuerhalten“<sup>(373)</sup>. Die Wahrnehmung dieser Rolle liegt im Wesen aller öffentlichen Körperschaften, seien es die Verbände CBIA und CIAPS oder deren Mitglieder.
- (808) Angesichts der den betreffenden Industrieverbänden und ihren Mitgliedern übertragenen Befugnisse in Bezug auf Preisbildungsmechanismen untersuchte die Kommission die Auswirkungen der staatlichen Kontrolle über die Industrieverbände im Hinblick auf Batterien und Lithium/LFP.
- (809) Wie bereits in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i untersucht, richtete die chinesische Regierung ein Netz von Industrieverbänden ein, deren Mitglieder mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben, insbesondere aufgrund ihrer Berechtigung, den Verband, dem sie angehören, zu kontrollieren, wobei dieser wiederum befugt ist, hoheitliche Aufgaben auszuüben. Diese Feststellung beruht insbesondere auf dem Einfluss, den Verbände wie CBIA und CIAPS auf die in der VR China geltenden rechtlichen, regulatorischen und normativen Rahmenbedingungen haben. Für alle Verbände und ihre Mitglieder stellte die Kommission fest, dass sich diese Befugnisse nicht auf die Ausarbeitung von Strategien und Gesetzen beschränken, sondern auch die Stärkung der Selbstdisziplin der Industrie einschließen, wobei die Verbände das Verhalten ihrer Mitglieder regulieren, was sich bis auf die Festsetzung der Rohstoffpreise und das Marktverhalten der Unternehmen in der VR China erstreckt.
- (810) Wie in Abschnitt 3.3.1.2 erwähnt, erhielt die Kommission infolge der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit der chinesischen Regierung weder Antworten auf den Fragebogen von unabhängigen Batterielieferanten noch Informationen über den chinesischen Batteriemarkt, z. B. über Struktur, Eigentum an den Wirtschaftsbeteiligten oder Preisniveau. Außerdem weigerte sich CATL, einen Fragebogen zu beantworten, obwohl es von zwei der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen, mit denen es ein Joint Venture hatte, kontaktiert wurde, sodass der Kommission entscheidende Informationen fehlten, um die Lage von CATL anhand seiner eigenen Daten beurteilen zu können.
- (811) Darüber hinaus verfügte die Kommission, wie in Abschnitt 3.3.2.3 erwähnt, mangels nachprüfbarer Informationen von der SAIC Group nur über begrenzte Informationen, die lediglich die Geely Group betrafen. Angesichts des wesentlich geringeren Marktanteils dieser Gruppe auf dem chinesischen Markt bei den BEV-Verkäufen und infolgedessen der geringeren Menge an Batteriekäufen im Vergleich zur SAIC Group wurden diese Informationen allein nicht als ausreichend angesehen, um aussagekräftige Schlussfolgerungen hinsichtlich der Auswirkungen der staatlichen Kontrolle über den Batterieindustrieverband auf die den BEV-Herstellern in Rechnung gestellten Batteriepreise zu ziehen. Daher musste die Kommission auf andere verfügbare Informationen zurückgreifen.
- (812) Die von der Kommission herangezogenen Informationen bestanden aus öffentlich zugänglichen Quellen wie Marktinformationen von BMI<sup>(374)</sup>, Informationen über den wichtigsten Akteur auf dem chinesischen Batteriemarkt, CATL, überprüften Informationen über die Käufe der Geely Group und bestimmten überprüften Informationen über einen mit der SAIC Group verbundenen Batterielieferanten.

<sup>(370)</sup> Artikel 6 Absatz 8 der Satzung des CBIA.

<sup>(371)</sup> Artikel 6 Absatz 6 der Satzung des CBIA.

<sup>(372)</sup> Siehe CBIA-Einföhrung.

<sup>(373)</sup> Ebenda.

<sup>(374)</sup> Datenanbieter und Veröffentlicher von Marktinformationen für die Lieferkette von der Lithium-Ionen-Batterie zum Elektrofahrzeug, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

- (813) Die BMI-Daten enthalten monatliche Bewertungen der Preise für Lithium-Ionen-Batteriezellen für den chinesischen, europäischen, asiatischen (ohne VR China) und nordamerikanischen Markt, ausgedrückt auf der Stufe ab Werk. In Bezug auf den Untersuchungszeitraum zeigt sich, dass der Ab-Werk-Preis für NMC-Zellen pro kW/h auf den Märkten in der EU, in Nordamerika oder Asien unabhängig von den spezifischen chemischen Eigenschaften von NMC mindestens 10 % und bis zu 30 % höher war als auf dem chinesischen Markt (111, 523, 622 oder 811). In Ermangelung einer öffentlich verfügbaren Einschätzung der Preise für LFP-Zellen und in Ermangelung einer Mitarbeit der chinesischen Regierung wurde davon ausgegangen, dass der Preisunterschied zwischen dem chinesischen und anderen Märkten auch für LFP-Zellen besteht. Ein solcher Vergleich sollte vor dem Hintergrund gesehen werden, dass der Marktanteil der chinesischen Batteriehersteller auf den Märkten in der EU und in Nordamerika 2022 und 2023 über 60 % lag<sup>(375)</sup>, sodass sie auf diesen Märkten als preisbestimmend angesehen werden können. Dieser Preisvergleich zeigt, dass die Preise auf nichtchinesischen Märkten systematisch höher sind; die Kommission berücksichtigte zudem, dass diese Analyse konservativ einzuschätzen ist, da es sich um Preisnotierungen auf der Stufe ab Werk handelt, sodass die Transportkosten von der VR China auf diese Märkte nicht in Betracht gezogen wurden. Unter Berücksichtigung der Transportkosten und des Marktanteils der chinesischen Batteriehersteller auf diesen Märkten wäre der Preisunterschied noch höher.
- (814) In Bezug auf CATL analysierte die Kommission mangels genauerer Daten dessen Jahresbericht für den Zeitraum 2021-2022<sup>(376)</sup>. Dort zeigte sich ein Rückgang der Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt, der durch höhere Gewinne bei den Ausfuhren wettgemacht wurde. Während das Unternehmen im Dezember 2021 hohe Bruttogewinnspannen sowohl auf dem inländischen als auch auf dem ausländischen Markt für Batterien meldete, änderte sich dieser Trend im Juni 2022, als das Unternehmen seine Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt einbüßte, seine Gewinnspanne bei den Ausfuhren jedoch erhöhte. Da CATL entweder aufgrund der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung oder der eigenen Weigerung, einen Fragebogen in seiner Eigenschaft als verbundener Lieferant von Batterien für zwei in die Stichprobe einbezogene Gruppen zu übermitteln, nicht mitarbeitete, stützte sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen und zog den Schluss, dass der Rückgang der Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Batterien auf die Politik der Regierung zurückzuführen ist, die darauf abzielt, BEV-Herstellern auf dem Inlandsmarkt Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Die Auslandsmärkte dagegen wurden von keiner derartigen Politik beeinträchtigt, sodass die Rentabilität infolge der höheren Preise, zu denen CATL auf diesen Märkten seine Ware anbot, stabil blieb und sogar noch zunahm. Dies zeigt deutlich, dass CATL nicht in der Lage war, seine Gewinne in China zu maximieren und rationale Geschäftsentscheidungen als normaler Marktteilnehmer in einer offenen Marktwirtschaft zu treffen. Stattdessen wurde CATL durch die Politik der chinesischen Regierung gezwungen, Batterien zu günstigeren Preisen an die inländische BEV-Industrie zu liefern, und konnte nur bei den Ausfuhren von Batterien, deren Preise nicht durch die übergeordnete Politik der chinesischen Regierung zugunsten der BEV-Industrie verfälscht wurden, ein normales Gewinnniveau erzielen. Diese Praxis wird auch durch die Bestimmungen der Satzung von CATL und das System für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien bestätigt, wonach die Preise für jede Art von Geschäften mit verbundenen Unternehmen vom Staat festgelegt werden, wie in Erwägungsgrund 801 erläutert.
- (815) Die Geely-Gruppe kaufte ihre Batterien über ihre verschiedenen Einrichtungen in Form von Sätzen und Modulen sowohl von unabhängigen als auch von verbundenen Lieferanten. Da es Joint Ventures zwischen der Geely Group und CATL gibt, wurden diese beiden Unternehmen im Rahmen dieses Verfahrens als verbunden angesehen. Auf dieser Grundlage stellte die Kommission fest, dass die meisten Käufe von verbundenen Unternehmen getätigt wurden.
- (816) Die verbundenen Batterielieferanten der SAIC Group und der Geely Group verkauften im Untersuchungszeitraum auch Batterien zur Ausfuhr. Die Kommission stellte fest, dass diese Ausfuhren zu höheren Preisen (auf kWh-Basis) getätigt wurden als der Preis, den die Geely Group an unabhängige Lieferanten zahlte. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die verbundenen Batterielieferanten der SAIC Group und der Geely Group dieselben Batterien zu einem erheblich höheren Preis ausführten als den, den sie auf dem Inlandsmarkt in Rechnung stellten. Je nach Modell betrug der Preisunterschied mehr als 25 %, was auf ein unterschiedliches Preisverhalten in Abhängigkeit vom Bestimmungsort der Batterien hindeutet und die Feststellungen in Erwägungsgrund 813 stützt.

<sup>(375)</sup> <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

<sup>(376)</sup> CATL-Jahresbericht 2022, S. 17 und 18 sowie CATL-Halbjahresbericht 2023, S. 15 und 148.

(817) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die staatliche Kontrolle über Batterieindustrieverbände und ihre Mitglieder zu einer Vorzugsbehandlung für inländische BEV-Hersteller führt. Konkret bedeutet dies, dass die Batteriehersteller von BEV-Herstellern auf dem Inlandsmarkt niedrigere Preise verlangen als auf den Auslandsmärkten. Folglich kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Batteriehersteller, die als öffentliche Körperschaften fungieren, nationale Maßnahmen umgesetzt haben, die darauf abzielen, Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt für die inländischen BEV-Hersteller bereitzustellen.

3) *Schlussfolgerung*

(818) Auf der Grundlage der oben analysierten Informationen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Unternehmen, die Batterien liefern, mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben, da sie die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i behandelte Politik der chinesischen Regierung umsetzen, anstatt mit dem Ziel der Gewinnmaximierung nach den Grundsätzen des freien Marktes zu handeln. Ihre Unternehmensentscheidungen und ihre Unternehmensführung sind eindeutig von der Politik der chinesischen Regierung mit dem Ziel der Lieferung von Batterien zu günstigeren Preisen für die Entwicklung der BEV-Industrie und der Einhaltung der Leitlinien zu den Produktionszielen betroffen und können daher nicht als Ausdruck eines privatwirtschaftlichen Verhaltens in einer freien Marktwirtschaft angesehen werden. Die Beweise für das Preisverhalten auf dem Auslandsmarkt im Vergleich zum Preisverhalten im Inland bestätigen zusätzlich, dass sich die Batteriehersteller in China eher die Politik der chinesischen Regierung als die Grundsätze des freien Marktes befolgen.

(819) Darüber hinaus kam die Kommission angesichts der von den chinesischen Industrieverbänden, denen die Batterielieferanten angehören (CBIA und CIAPS), wahrgenommenen Aufgaben und des allgegenwärtigen Einflusses der chinesischen Regierung auf die Verbände sowie der Befugnisse, die die Mitglieder solcher Verbände durch ihre Zugehörigkeit zu ihnen erlangten, zu dem Schluss, dass die Zugehörigkeit zum CBIA und zum CIAPS den Mitgliedern hoheitliche Befugnisse in dem Sinne übertragen hat, dass sie einzeln und kollektiv die Befugnis haben, Einfluss auf den Verband auszuüben und Entscheidungen für ihn zu treffen, um im Namen der Regierung Aufgaben oder Funktionen für die Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs wahrzunehmen. Diese Verbände üben auch hoheitliche Aufgaben aus, da ihre Aufgabe darin besteht, die Politik der chinesischen Regierung zur Bereitstellung von Batterien zu günstigeren Preisen zum Vorteil des BEV-Wirtschaftszweigs umzusetzen und zu überwachen, dass alle relevanten Lieferanten diese Politik in vollem Umfang befolgen. Aufgrund der Pläne der chinesischen Regierung und all dieser strengen Kontroll- und Aufsichtsmechanismen für die Verbände sind die Handlungen dieser Verbände und ihrer Mitglieder sowie der anderen Lieferanten tatsächlich Handlungen der chinesischen Regierung.

(820) Die Merkmale des chinesischen Inlandsmarkts und die Preismechanismen, die von den Batterieverbänden, ihren Mitgliedern sowie den Batterie- und LFP-Lieferanten umgesetzt und überwacht werden, bestätigen die Schlussfolgerung, dass sie mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben. Insbesondere hat die chinesische Regierung ein Umfeld geschaffen, in dem BEV-Herstellern Batterien und LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung stehen.

(821) Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Batterielieferanten als „öffentliche Körperschaften“ im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung zu betrachten sind.

b) *Batterielieferanten, die als von der chinesischen Regierung betraute oder angewiesene private Einrichtungen auftreten*

(822) Die Kommission gelangte auf der Grundlage der in diesem Abschnitt dargelegten Informationen alternativ zu dem Schluss, dass selbst wenn die Batterielieferanten nicht als öffentliche Körperschaften nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung anzusehen wären, diese aus den nachstehend aufgeführten Gründen als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten mussten. Somit wäre ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zuzurechnen.

(823) Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv zweiter Spiegelstrich der Grundverordnung sieht vor, dass eine finanzielle Beihilfe dann gegeben ist, wenn eine Regierung „eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Ziffern i, ii und iii genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktik in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von den Regierungen ausgeübt werden“. Die Art von Aufgaben, die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii der Grundverordnung beschrieben ist, tritt auf, wenn „eine Regierung Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren kauft“. Diese Bestimmungen entsprechen Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffern iii und iv des Subventionsübereinkommens und sollten ausgehend von der einschlägigen WTO-Rechtsprechung ausgelegt und angewandt werden.

- (824) Das WTO-Panel entschied in der Streitsache US – Export Restraints, dass die gewöhnliche Bedeutung der beiden Begriffe „betrauen“ und „anweisen“ in Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv des Subventionsübereinkommens so zu verstehen ist, dass die Handlung der Regierung zwingend eine Befugnisübertragung (im Falle der Betrauung) beziehungsweise einen Befehl (im Falle der Anweisung) umfassen müsse. Das Argument von Ursache und Wirkung der USA wurde damit zurückgewiesen und eine explizite positive Handlung der Befugnisübertragung oder des Befehls als Voraussetzung verlangt. In einem späteren Fall (US – Countervailing duties on DRAMS) stellte das Rechtsmittelgremium jedoch fest, dass die standardmäßige Ersetzung der Worte „Betrauung“ und „Anweisung“ durch „Befugnisübertragung“ und „Befehl“ zu starr ist. Nach Ansicht des Rechtsmittelgremiums kommt es zur „Betrauung“, wenn eine Regierung einer privaten Einrichtung Verantwortung überträgt, während „Anweisung“ sich auf Situationen bezieht, in denen die Regierung ihre Befugnisse gegenüber einer private Einrichtung ausübt. In beiden Fällen greift die Regierung auf eine private Einrichtung als Vertreter zur Durchführung der finanziellen Beihilfe zurück, und in den meisten Fällen würde man erwarten, dass eine Betrauung oder Anweisung einer privaten Einrichtung eine gewisse Form der Androhung oder eines Anreizes umfasst.
- (825) Gleichzeitig gestattet es Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv des Subventionsübereinkommens den Mitgliedstaaten nicht, Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Waren zu ergreifen, wenn die Regierung lediglich allgemeine Regulierungsbefugnisse ausübt bzw. sofern durch das Eingreifen der Regierung möglicherweise ein bestimmtes Ergebnis einfach aufgrund bestimmter tatsächlicher Umstände und der freien Entscheidung der Akteure auf diesem Markt eintritt bzw. nicht eintritt. Betrauen und Anweisen implizierten dagegen eine aktivere Rolle der Regierung als einfach nur eine fördernde Rolle. Darüber hinaus vertrat die WTO nicht die Auffassung, dass die Einräumung eines Ermessensspielraums für eine private Einrichtung zwangsläufig im Widerspruch zu der Betrauung oder Anweisung dieser privaten Einrichtung steht. Es kann zwar Fälle geben, in denen der Ermessensspielraum der privaten Einrichtung so groß ist, dass man nicht mehr zu dem Schluss gelangen kann, dass diese private Einrichtung betraut oder angewiesen worden ist, eine bestimmte Aufgabe zu erfüllen, aber dies ist eine Sach-/Evidenzfrage, die von Fall zu Fall zu klären ist. In Übereinstimmung mit diesen WTO-Entscheidungen kommen nicht alle von der Regierung ergriffenen Maßnahmen, die Vorteile vorsehen, einer finanziellen Beihilfe gemäß Artikel 3 der Grundverordnung und Artikel 1.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens gleich.
- (826) Zusammenfassend sehen die entsprechenden WTO-Entscheidungen Folgendes vor:
- i. Bei der Feststellung, ob eine „finanzielle Beihilfe“ im Sinne von Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 des Subventionsübereinkommens vorliegt, sollte die Art der Maßnahme der Regierung und nicht ihre Auswirkungen oder Ergebnisse im Mittelpunkt stehen. Anders ausgedrückt: Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, dass Regierungen als Regulierungsstellen in den Markt eingreifen, was Auswirkungen auf den Markt und die Marktteilnehmer hat. In diesem Sinne kann es legitim sein, wenn eine Regierung Ausfuhrsteuern erhebt, um bei einer auf den internationalen Märkten sehr wettbewerbsfähigen Ware Einnahmen zu erzielen. Im Unterschied dazu besteht keine legitime Möglichkeit zur Verhängung von Ausfuhrbeschränkungen, wenn sich herausstellt, dass der Einsatz eines solchen Instruments zusammen mit anderen Mechanismen, die dazu dienen, Rohstoffe im Inlandsmarkt zu halten und die Lieferanten zu zwingen, unter Marktpreisen zu verkaufen, Teil eines umfassenderen Systems ist, das von der Regierung entwickelt wurde, um einen bestimmten Wirtschaftszweig oder eine bestimmte Gruppe von Wirtschaftszweigen zu unterstützen und so seine/ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Relevant für die Beurteilung des Elements „finanzielle Beihilfe“ ist somit die Art der Regierungsmaßnahme, einschließlich ihres Kontextes, Ziels und Zwecks;
  - ii. „Betrauung“ oder „Anweisung“ erfordert eine explizite positive Handlung, die sich an eine bestimmte Partei in Bezug auf eine bestimmte Aufgabe oder Pflicht richtet, wobei sich dies erheblich von der Situation unterscheidet, in der eine Regierung in irgendeiner Weise in den Markt eingreift und durch dieses Eingreifen aufgrund der tatsächlichen Umstände und der freien Entscheidung der Akteure auf diesem Markt möglicherweise ein bestimmtes Ergebnis eintritt bzw. nicht eintritt. Letztendlich steht hinter den Konzepten „Betrauung“ und „Anweisung“ die zentrale Frage, ob das fragliche Verhalten, d. h. die finanzielle Beihilfe in Form der Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt, der Regierung zugeschrieben werden kann oder ob es sich doch um die freie Entscheidung der privaten Marktteilnehmer unter Berücksichtigung marktwirtschaftlicher Erwägungen, etwa regulatorischer Beschränkungen, handelt.
  - iii. Artikel 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv des Subventionsübereinkommens stellt im Wesentlichen eine Bestimmung gegen die Umgehung dar; für die Feststellung einer Betrauung bzw. Anweisung ist es somit erforderlich, dass die Regierung einer privaten Einrichtung Verantwortung überträgt bzw. dass sie ihre Befugnisse gegenüber einer privaten Einrichtung ausübt, und zwar im Hinblick darauf, dass eine finanzielle Beihilfe herbeigeführt wird. In den meisten Fällen würde man erwarten, dass eine Betrauung oder Anweisung einer privaten Einrichtung eine gewisse Form der Androhung oder eines Anreizes umfasst, was wiederum als Beweis für die Betrauung bzw. die Anweisung dienen könnte. Den Regierungen dürften jedoch andere Mittel zur Verfügung stehen, um ihre Befugnisse gegenüber einer privaten Einrichtung auszuüben, von denen einige möglicherweise „subtiler“ sind als ein Befehl oder nicht den gleichen Grad an Zwang beinhalten.

- iv. Es muss ein „nachweisbarer Zusammenhang“ zwischen der Maßnahme der Regierung und dem Verhalten der privaten Einrichtung bestehen. Es gibt keinen Grund, warum bei einem Fall der Betrauung oder Anweisung durch die Regierung keine Indizienbeweise (etwa implizite und informelle Befugnisübertragungen oder Befehle) herangezogen werden sollten, vorausgesetzt, diese Beweise sind beweiskräftig und überzeugend. Insofern sind Beweise für die Absicht der Regierung, den nachgelagerten Wirtschaftszweig zu unterstützen (z. B. durch öffentlich bekannt gegebene Maßnahmen oder Regierungsentscheidungen oder andere Maßnahmen der Regierung), oder für das Vorhandensein anderer staatlicher Maßnahmen, mit denen ein bestimmtes Ergebnis auf dem Markt sichergestellt werden soll (z. B. das Vorhandensein einer Ausfuhrbeschränkung in Kombination mit einer staatlichen Maßnahme, mit der die Marktteilnehmer, die diesen Beschränkungen unterliegen, daran gehindert werden, ihre Erzeugnisse zu lagern, oder eine staatliche Preisregulierung zu dem Zweck, die Inlandspreise für die betroffene Ware niedrig zu halten), für die Feststellung einer „finanziellen Beihilfe“ im Sinne des Artikels 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv des Subventionsübereinkommens (insbesondere als indirekte Möglichkeit für die Regierung, Waren zur Verfügung zu stellen, wie in Ziffer iii vorgesehen) unter Umständen von Relevanz. Unter bestimmten Umständen können „Leitlinien“ einer Regierung als Anweisung ausgelegt werden. Schließlich kann eine private Einrichtung je nach den Umständen beschließen, eine Aufgabe, mit der sie betraut oder zu der sie angewiesen wurde, trotz der möglichen negativen Folgen nicht wahrzunehmen. Daraus allein ergibt sich allerdings nicht, dass die private Einrichtung nicht betraut oder angewiesen worden war.

- (827) Unter der Annahme, dass es sich bei den Batterielieferanten um „private Einrichtungen“ im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung handelt, prüfte die Kommission im Einklang mit dieser Rechtsprechung zum einen die Art der Maßnahmen der chinesischen Regierung, d. h., ob das Eingreifen der chinesischen Regierung die Betrauung oder Anweisung von Batterieherstellern beinhaltet, Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt an BEV-Hersteller bereitzustellen, und zum anderen die Maßnahmen der Batterielieferanten, d. h. ob die Batteriehersteller den chinesischen BEV-Herstellern Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung stellen und ob somit ein nachweisbarer Zusammenhang zwischen den Maßnahmen der chinesischen Regierung und dem Verhalten der Batterielieferanten besteht, die als Vertreter für die chinesische Regierung handeln. Schließlich prüfte die Kommission, ob die von den Batterielieferanten wahrgenommene Aufgabe normalerweise der Regierung obliegt (d. h., ob die Bereitstellung von Batterien an BEV-Hersteller in China eine normale Regierungstätigkeit ist) und ob sich eine solche Aufgabe in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von den Regierungen ausgeübt werden (d. h., ob sich die tatsächlichen Bereitstellung von Vorleistungen durch die Hersteller in keiner Weise von dem unterscheidet, was die Regierung selbst getan hätte).
- (828) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 822 bis 826 angeführten WTO-Rechtsprechung prüfte die Kommission zunächst, ob die Unterstützung des chinesischen BEV-Wirtschaftszweigs in Form der Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt tatsächlich ein Ziel der verschiedenen in Rede stehenden Maßnahmen der Regierung ist und nicht einfach nur eine „Nebenwirkung“ der Ausübung der allgemeinen Regulierungsbefugnisse. Im Rahmen der Untersuchung wurde insbesondere geprüft, ob die festgestellten niedrigeren Batteriepreise zu den Zielen der Regierung zählten oder ob die niedrigeren Preise eher ein „unbeabsichtigtes“ Nebenprodukt der allgemeinen staatlichen Regulierung sind. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die verschiedenen Eingriffe der chinesischen Regierung darauf abzielten, den BEV-Wirtschaftszweig zu unterstützen, und dass die niedrigeren Batteriepreise ein beabsichtigtes Ziel dieser Maßnahmen waren, die wiederum von den Industrieverbänden durchgesetzt wurden, die verpflichtet sind, diese Pläne einzuhalten und durchzusetzen.
- (829) Die chinesische Regierung hat im Laufe der Jahre eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um ihr politisches Ziel zu erreichen. In Abschnitt 3.1 wird der relevante Hintergrund und Kontext erläutert, aus dem hervorgeht, welche Bedeutung die chinesische Regierung der Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs und der Wirtschaftszweige um ihn herum beimisst.
- (830) Wie unter Punkt i) in Abschnitt 3.7.2.1.1 ausführlich erläutert, hat die chinesische Regierung eine Reihe von Maßnahmen eingeführt, die für alle – staatseigene wie private – Unternehmen gelten, um sie zur Lieferung von Batterien zu günstigen Preisen anzuweisen. Insbesondere enthält der Aktionsplan von 2017 für Batterien spezifische Anweisungen zur Preisgestaltung für Batterien, denen zufolge die systemspezifische Energiedichte bis 2020 260 Wattstunden/Kilogramm erreichen soll und die Kosten für Antriebsbatterien auf weniger als 1 Yuan/Wattstunde gesenkt werden sollen. Bis 2025 wird die Energiedichte auf 500 Wattstunden/Kilogramm steigen.

- (831) Darüber hinaus wird die Batterieindustrie in China stark unterstützt. Wie unter Punkt i) in Abschnitt 3.7.2.1.1 dargelegt, gibt es eine Vielzahl von Vorschriften, die von unterschiedlichen staatlichen Stellen, die jeden Aspekt des Batteriesektors überwachen, erlassen wurden – insbesondere den Aktionsplan von 2017 für Batterien (Erwägungsgründe 708 bis 710), den NEV-Plan 2012-2020 (Erwägungsgrund 744) und die Maßnahmen in Jiangxi, Fujian und Shenzhen (Erwägungsgründe 725 bis 733). Die Kommission fand in der nationalen und lokalen Strategien Belege dafür, dass Batteriehersteller von einer Reihe von Unterstützungsmaßnahmen profitierten, die in Erwägungsgrund 735 behandelt werden. Dazu gehören Vergütungen, die Bereitstellung von Land, Strom und Gas zu günstigeren Preisen, Darlehen staatseigener Banken auf nichtkommerzieller Basis und Steuererleichterungen. Die Kommission stellte ferner fest, dass die mit der Geely Group und der SAIC Group verbundenen Batteriehersteller, die einen Fragebogen vorlegten, auch von Vorzugsregelungen wie Vorzugsfinanzierungen, Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogrammen und Zuschüssen profitierten (Erwägungsgrund 740).
- (832) Durch die finanzielle Unterstützung von Batterieherstellern hat die chinesische Regierung die Unternehmen weiter angewiesen, die inländische Versorgung mit Batterien zugunsten der Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs zu erhöhen und zu unterstützen. Diese Unterstützung dient als Anreiz für Batterielieferanten, ihr Verhalten vollständig mit den politischen Zielen der chinesischen Regierung zur Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs in Einklang zu bringen.
- (833) Darüber hinaus hat die Kommission im vorstehenden Abschnitt bereits festgestellt, wie die chinesische Regierung ein bestimmtes Verhalten der Batterielieferanten über die chinesischen Industrieverbände (d. h. CBIA und CIAPS) sicherstellt; bei Letzteren handelt es sich angesichts des Grades der Kontrolle durch die chinesische Regierung über sie (Erwägungsgründe 777 bis 784) und der von ihnen wahrgenommenen Aufgaben (Erwägungsgründe 791 bis 798) nicht um unabhängige Industrieverbände. Wie bereits in den Erwägungsgründen 763 und 772 dargelegt, entfielen auf Batterielieferanten, die Mitglieder des CBIA und/oder des CIAPS waren, 86 % des Marktanteils im Jahr 2020 und 93 % der gesamten installierten Produktionskapazität Chinas im Jahr 2023. Die Kommission stellte ferner fest, dass die vorstehend aufgeführten chinesischen Industrieverbänden keine unabhängigen Verbände sind, die nach den Grundsätzen des freien Marktes handeln, sondern Einrichtungen, die von der chinesischen Regierung angeleitet und über den Staatsrat gesteuert werden (Erwägungsgründe 777 bis 784). Insbesondere wurde festgestellt, dass beide Verbände Aufgaben übernehmen, mit denen sie von der Regierung betraut wurden, und dass ihre Aufgabe darin besteht, die Regierung bei der Durchführung ihrer Politik und bei der Regulierung des Verhaltens ihrer Mitglieder zu unterstützen. Tatsächlich sind die Verbände und ihre Mitglieder mit der Befugnis ausgestattet, „die Selbstdisziplin der Branche zu stärken“ und „den Verband, den die Branche und das Verhalten der Mitglieder zu regulieren“ und im Falle des CBIA insbesondere auch „Aspekte der Produktions-, Verkaufs- und Ausföhrfähigkeit der Unternehmen zu koordinieren“. Somit üben diese beiden Verbände hoheitliche Aufgaben aus, da ihre Aufgabe darin besteht, die Politik der chinesischen Regierung zur Bereitstellung von Batterien zu günstigeren Preisen zum Vorteil des inländischen BEV-Wirtschaftszweigs umzusetzen und zu überwachen, dass alle relevanten Lieferanten diese Politik in vollem Umfang befolgen. Vor diesem Hintergrund betrachtete die Kommission den CBIA und den CIAPS als „öffentliche Körperschaften“ im Sinne des Artikels 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens.
- (834) Darüber hinaus erklärte der Verband auf dem 7. Mitgliedskongress des CBIA, dass „der Verband seiner Rolle als Selbstregulierungsorganisation des Wirtschaftszweigs in vollem Umfang gerecht werden [sollte], die wichtige Verantwortung übernehmen sollte, das Marktverhalten aufrechtzuerhalten, die Industrie in einen geordneten Wettbewerb zu steuern, Beschränkungen zu regeln, die Selbstdisziplin zu überwachen und die Entwicklung zu optimieren, ... **Verhaltensweisen einzuschränken und zu bestrafen, die die Marktordnung stören, den Interessen und dem Ansehen des Wirtschaftszweigs schaden**, und sich um die Schaffung eines fairen und geordneten Entwicklungsumfelds für die Batterieindustrie bemühen“<sup>(377)</sup> [Hervorhebung hinzugefügt]. Daraus geht hervor, dass sich die Mitglieder, um Sanktionen seitens des CBIA zu vermeiden, an die Weisungen des Verbands halten müssen, die darauf abzielen, das wirtschaftliche Verhalten ihrer Mitglieder zu regulieren, um der Politik der chinesischen Regierung nachzukommen. Außerdem wird ersichtlich, dass die chinesische Regierung über die Verbände den Batterieherstellern vorschreibt, sich an ein bestimmtes Verhalten zu halten. Weitere Beweise dafür, dass die chinesische Regierung aktiv am Markt teilnimmt und eingreift, wenn Probleme im Zusammenhang mit Preisen und Lieferungen auftreten, finden sich in den Presseerklärungen des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie aus dem Jahr 2022 (Erwägungsgrund 750), wonach das Ministerium sich verpflichtete, „[die Preise für Rohstoffe] so bald wie möglich wieder auf ein vertretbares Niveau zu lenken“<sup>(378)</sup>.

<sup>(377)</sup> Siehe [https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721\\_3875898.html](https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html).

<sup>(378)</sup> Siehe Fußnote 308.

- (835) Ferner stellte die Kommission fest, dass den Bestimmungen der Satzung von CATL und des Systems für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien zufolge, wie in Erwägungsgrund 801 dargelegt, die Preise in einigen Fällen für jede Art von Geschäften mit verbundenen Unternehmen vom Staat festgelegt werden. Da CATL bei Weitem der größte Lieferant auf dem Inlandsmarkt ist und Joint Ventures mit staatseigenen BEV-Herstellern sowie mit den beiden nicht integrierten in die Stichprobe einbezogenen Herstellern unterhält, zog die Kommission angesichts der mangelnden Mitarbeit von CATL den Schluss, dass die chinesische Regierung eine Schlüsselrolle im Preismechanismus für die an die BEV-Industrie gelieferten Batterien spielt und dass das Verhalten von CATL in Bezug auf den chinesischen Inlandsmarkt nicht dem eines freien Marktteilnehmers entspricht.
- (836) Dies zeigt sich auch am irrationalen Verhalten von CATL auf den Inlands- und dem Auslandsmärkten (Erwägungsgrund 813), auf denen CATL Gewinne aus dem Verkauf von Batterien auf dem chinesischen Inlandsmarkt opfert. In der Tat wird aus diesem irrationalen Verhalten ersichtlich, dass CATL durch die Politik der chinesischen Regierung angewiesen wurde, Batterien zu günstigeren Preisen an die inländische BEV-Industrie zu liefern, anstatt sein Verhalten am Markt zu orientieren; bei einem marktorientierten Verhalten wäre es nämlich naheliegend gewesen, Batterien hauptsächlich auf Auslandsmärkten zu verkaufen, auf denen CATL seine Gewinne im Untersuchungszeitraum erheblich hätte optimieren können. Wie in den Erwägungsgründen 738 bis 742 erläutert, stellte die chinesische Regierung den Batterielieferanten auch finanzielle Unterstützung bereit, um sicherzustellen, dass die betreffenden Unternehmen am Leben erhalten werden und ihre Kapazitäten weiterentwickeln können, um ihr wirtschaftlich irrationales Verhalten, zu dem sie von der chinesischen Regierung angewiesen wurden, fortzusetzen – d. h. BEV-Herstellern Batterien zu günstigeren Preisen und in ausreichenden Mengen bereitzustellen – anstatt ihre Verkäufe auf die Ausfuhr umzuorientieren, wodurch sie erhebliche Gewinne erzielt hätten.
- (837) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die chinesische Regierung angesichts der vorliegenden Beweise, wie vom WTO-Rechtsmittelgremium gefordert<sup>(379)</sup>, eine „aktivere Rolle als einfach nur eine begünstigende“ gespielt hat. Die von der chinesischen Regierung ergriffenen Maßnahmen beschränken zugunsten des BEV-Wirtschaftszweigs die Handlungsfreiheit der Batteriehersteller, indem sie in der Praxis ihre Geschäftsentscheidung über den Verkaufspreis ihrer Ware einschränken, wie aus den in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i genannten Plänen hervorgeht. Die Rolle der chinesischen Regierung ging weit über das übliche Maß einer Intervention als Marktregulierungsstelle im Batteriesektor hinaus. Mit den einschlägigen Maßnahmen wurden nicht nur allgemeine Aspekte des Marktes geregelt, sondern es wurde den Batterieunternehmen ein bestimmtes Verhalten auferlegt. All diese Maßnahmen wurden ergriffen, damit Batterieunternehmen Batterien zu günstigeren Preisen bereitstellen, die dem BEV-Wirtschaftszweig zugutekommen. Diese Absicht geht eindeutig aus zahlreichen politischen Erklärungen und Handlungen hervor, die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i dargelegt werden.
- (838) Indem die chinesische Regierung Batterieunternehmen zur Einhaltung dieser Maßnahmen verpflichtete, die wiederum von den zur Einhaltung und Umsetzung dieser Pläne verpflichteten Industrieverbänden durchgesetzt wurden, nahm sie ihnen die Möglichkeit, ihre Verkaufsstrategien nach marktwirtschaftlichen Erwägungen frei zu wählen. Mit anderen Worten stellen diese Maßnahmen eindeutig einen „nachweisbaren Zusammenhang“ zwischen dem Handeln der Regierung und dem Verhalten der Batterieunternehmen dar. Um die BEV-Hersteller zu unterstützen, setzte die chinesische Regierung die Batterieunternehmen als ihre Vertreter ein.
- (839) Schließlich prüfte die Kommission, ob sich die tatsächlichen Bereitstellung von Vorleistungen durch die Hersteller in keiner Weise von dem unterscheidet, was die Regierung selbst getan hätte. Nach Auffassung der Kommission ist dies der Fall. Anstatt die Batterien direkt an den BEV-Wirtschaftszweig zu liefern, um ihr politisches Ziel zu erreichen, die Entwicklung dieses Wirtschaftszweigs zu fördern, schafft die chinesische Regierung durch eine Reihe von Maßnahmen einen Anreiz für private Unternehmen, dies in ihrem Namen zu tun. Hinzu kommt, dass die Bereitstellung von Waren durch die Regierung, insofern als damit ein erfolgswirksamer Aufwand verbunden ist (wie z. B. die Gewährung von Subventionen auf Vorleistungen oder ein Einkommensverzicht, bedingt durch die Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt), als eine Aufgabe betrachtet werden sollte, die normalerweise der Regierung obliegt.<sup>(380)</sup>

<sup>(379)</sup> Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 115.

<sup>(380)</sup> Siehe Panelbericht, United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea, WT/DS296, vom 21. Februar 2005, Rn. 57 („[W]ir sind der Auffassung, dass Bezugnahmen auf ‚Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen‘ auch Aufgaben im Abgaben- und Ausgabenbereich umfassen. ... Insofern als bei Darlehen und Umstrukturierungsmaßnahmen auch Aspekte im Zusammenhang mit der Besteuerung und mit erfolgswirksamen Geschäftsvorgängen zum Tragen kommen, können sie in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen“).

- (840) Im Lichte der obigen Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen der chinesischen Regierung eine finanzielle Beihilfe nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung darstellen, und zwar in Form einer Bereitstellung von Batterien für die chinesischen BEV-Hersteller durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt. Für Batterielieferanten wird seitens der chinesischen Regierung ein Anreiz geschaffen, für den BEV-Wirtschaftszweig Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitzustellen<sup>(381)</sup>, sodass ihr Verhalten der chinesischen Regierung zugeschrieben werden muss und nicht nur eine unbeabsichtigte Konsequenz der Maßnahmen der chinesischen Regierung darstellt. Die chinesische Regierung stellt sicher, dass die Batteriepreise über die Industrieverbände kontrolliert werden und dass die Batteriehersteller bei der Einhaltung der politischen Ziele der chinesischen Regierung unterstützt werden.

#### 3.7.2.1.2. Vorteil, Spezifität und Berechnung der Höhe der Subvention

##### a) Vorteil

- (841) Wie in Abschnitt 3.3.1.2 erläutert, übermittelte kein unabhängiger Lieferant von LFP oder von Batterien der Kommission Informationen, indem er den spezifischen Fragebogen für Lieferanten von Vorleistungen in China beantwortete. Da zwischen den beiden nicht integrierten in die Stichprobe einbezogenen Herstellern und CATL eine Beziehung bestand, wurde dieses Unternehmen ebenfalls aufgefordert, einen Fragebogen auszufüllen, was jedoch nicht geschah.
- (842) Folglich musste sich die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung bei der Ermittlung der Höhe des Vorteils für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, die Batterien auf dem Inlandsmarkt gekauft haben, auf die verfügbaren Informationen stützen.
- (843) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass Lieferanten von Batterien als öffentliche Körperschaften oder private Unternehmen angesehen wurden, die von der chinesischen Regierung damit betraut und/oder angewiesen waren, Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitzustellen.
- (844) Im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2, Artikel 5 und Artikel 6 Buchstabe d der Grundverordnung berechnete die Kommission die Höhe der anfechtbaren Subventionen anhand des dem Empfänger erwachsenden Vorteils, der im Untersuchungszeitraum festgestellt wurde.
- (845) Um das Vorliegen eines Vorteils und dessen Höhe festzustellen, prüfte die Kommission zunächst, ob die Preise in China einen angemessenen Vergleichswert darstellen könnten.
- (846) Angesichts der mangelnden Bereitschaft der chinesischen Regierung zur Mitarbeit und des daraus resultierenden Mangels an Informationen über den chinesischen heimischen Batteriemarkt vertrat die Kommission die Auffassung, dass es aufgrund des hohen Marktanteils der Lieferanten von Batterien, die Mitglieder des CBIA oder des CPIAS waren, und der Feststellungen, dass der chinesische Markt aufgrund der geltenden nationalen und sektorspezifischen Strategien der in Abschnitt 3.7.2.1 genannten Batterielieferanten und insbesondere der Preisgestaltung verzerrt war, nicht angemessen wäre, sich bei ihrem Vergleichswert auf die chinesischen Inlandspreise zu stützen.
- (847) Die Kommission hat zwei mögliche Quellen für die Festlegung eines geeigneten Vergleichswerts für die Batterien ermittelt: Bloomberg New Energy Finance („BNEF“) und Benchmark Mineral Intelligence („BMI“) (382). Zwar stellte BNEF eine nützliche Informationsquelle dar, jedoch ermöglichte es die Zugrundelegung von BNEF nicht, potenzielle Vergleichspreise für den Untersuchungszeitraum anhand monatlicher Preise zu berechnen. BNEF ermittelte auch keinen Preis anhand der Chemie und des geografischen Gebiets. Außerdem meldete es keine Preise ab Werk, sodass Preisvergleiche durch unterschiedliche Lieferbedingungen beeinflusst werden könnten. Im Gegensatz dazu ermöglichten die BMI-Daten die Berechnung von Vergleichswerten für den UZ anhand der Chemie (LFP und Nickel-Mangan-Kobaltoxid) und des geografischen Gebiets (383) auf der Stufe ab Werk. Anhand dieser Daten konnten auch die verschiedenen chemischen Bestandteile von Nickel-Mangan-Kobaltoxid-Batterien (111, 523, 622, 811) ausgehend von der entsprechenden Nachfrage im Elektrofahrzeugsektor gewichtet werden. Es wurden jedoch nur Preise pro kW/h auf Zellebene, nicht aber auf Satzebene angegeben. Angesichts der Genauigkeit in Bezug auf den Zeitraum, das geografische Gebiet, die Chemie und die Lieferbedingungen wurde BMI als die geeignetste Quelle für die Ermittlung eines Vergleichspreises für Zellen angesehen. Darüber hinaus handelte es sich bei den Preisen ab Werk von der ausgewählten Quelle um eine vorsichtige Alternative, da die tatsächlichen Batteriekäufe möglicherweise zu verschiedenen Lieferbedingungen, einschließlich unterschiedlicher Transportkosten, durchgeführt wurden.

<sup>(381)</sup> Siehe auch Abschnitt 3.7.2.1 betreffend den Vorteil.

<sup>(382)</sup> Datenanbieter und Veröffentlichung von Marktinformationen für die Lieferkette von der Lithium-Ionen-Batterie zum Elektrofahrzeug, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

<sup>(383)</sup> Die verfügbaren Regionen waren Nordamerika, Asien, China und Europa.

- (848) Zur Berechnung eines entsprechenden Vergleichswerts für Nickel-Mangan-Kobaltoxid-Batterien aus China <sup>(384)</sup> stützte sich die Kommission auf einen durchschnittlichen Referenzpreis, der nach der Nachfrage nach den chemischen Bestandteilen dieser Batterien im Elektrofahrzeugsektor gewichtet wurde, wie von BMI gemeldet. In Ermangelung eines Vergleichswerts für Lithium-Eisenphosphat-Batteriezellen außerhalb von China wurde es als angemessen erachtet, diesen Preis anhand des Verhältnisses des Vergleichswerts für Zellen von Nickel-Mangan-Kobaltoxid-Batterien innerhalb und außerhalb Chinas <sup>(385)</sup> zu ermitteln.
- (849) Zur Berechnung eines entsprechenden Vergleichswerts für Batteriesätze zog die Kommission wie in den vorstehenden Erwägungsgründen beschrieben Vergleichswerte für Batteriezellen aus LFP und aus Nickel-Mangan-Kobaltoxid von außerhalb Chinas heran, und wandte das Verhältnis zwischen Zelle und Satz auf der Grundlage öffentlich zugänglicher, von BNEF veröffentlichter Informationen <sup>(386)</sup> an. Das Verhältnis zwischen Zelle und Satz wurde durch die von einer der mitarbeitenden Gruppen vorgelegten Daten in der Verfahrensakte bestätigt.
- (850) Der Vorteil für die Geely Group wurde unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern für Batterien (Zellen, Module und Sätze) tatsächlich gezahlten Betrag und demjenigen Betrag berechnet, der normalerweise auf der Grundlage des festgelegten Vergleichswerts eigentlich zu entrichten gewesen wäre.
- (851) Wie in Erwägungsgrund 815 erläutert, stellte die Kommission fest, dass zwei verbundene Batterielieferanten Batterien zur Ausfuhr zu einem deutlich höheren Preis verkauften als dieselben Batterien, die auf dem chinesischen Inlandsmarkt verkauft wurden.
- (852) Obwohl in Bezug auf die von der SAIC Group getätigten Käufe von Batterien angesichts der mangelnden Kooperation, wie in Abschnitt 3.3.2 beschrieben, keine genauen Schlussfolgerungen gezogen werden konnten, stellte die Kommission fest, dass sich zumindest die vier wichtigsten Batterielieferanten in Staatsbesitz befanden, Mitglieder des CBIA waren und/oder über CATL eng mit ihr verbunden waren. Die Geely Group kaufte mehr als 65 % ihrer Batterien von Unternehmen, die Mitglieder eines dieser beiden Verbände waren. Auf dieser Grundlage und in Ermangelung weiterer Informationen wurde dies als repräsentativ für die Situation auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Batterien erachtet.
- (853) Folglich wurde die Auffassung vertreten, dass die beiden in die Stichprobe einbezogenen nicht integrierten Hersteller ihre Batterien von Schlüsselakteuren kauften, die als „öffentliche Körperschaften“ oder private Unternehmen, die von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen wurden, anzusehen waren, und dass die chinesischen Hersteller von BEV von Batterien profitierten, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt verkauft wurden.
- (854) Darüber hinaus fehlte es der Kommission aufgrund der teilweisen mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit der chinesischen Regierung an wichtigen Informationen über die Marktlage der Lieferanten von Batterien in China und über mögliche Anpassungen, die vorgenommen werden müssten.
- (855) Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die auf dem chinesischen Markt herrschenden Bedingungen angesichts der fehlenden Marktbedingungen im Ursprungsland und im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung keine Berichtigungen rechtfertigten, und berechnete daher den Vergleichswert nach der weiter oben beschriebenen Methode.

b) *Spezifität*

- (856) Die von der chinesischen Regierung angewandten Maßnahmen waren darauf ausgerichtet, ausschließlich den Wirtschaftszweig der NEV, zu dem BEV gehören, zu begünstigen, da die von den Maßnahmen betroffenen Batterien nur vom Wirtschaftszweig der NEV verwendet werden.

Außerdem wird in den in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i genannten spezifischen Rechtsakten und verschiedenen Dokumenten der Wirtschaftszweig der BEV eindeutig als Begünstigter der betreffenden Maßnahmen identifiziert.

- (857) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form einer Bereitstellung von Akkumulatoren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt nicht generell verfügbar, sondern spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass solche Subventionen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruhen.

<sup>(384)</sup> Der Vergleichswert für den Preis außerhalb Chinas stützte sich auf die in Nordamerika, Europa und Asien geltenden Preise (Asien ohne China).

<sup>(385)</sup> In China stützte sich der Vergleichswert auf die in China geltenden Preise. Der Vergleichswert für den Preis außerhalb Chinas stützte sich auf die in Nordamerika, Europa und Asien geltenden Preise (Asien ohne China).

<sup>(386)</sup> <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/> und <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/>

c) *Berechnung der Höhe der Subvention*

- (858) Die Kommission analysierte die Preise auf kW/h-Basis und berücksichtigte die Chemie (Nickel-Mangan-Kobaltoxid gegenüber LFP), den Batterietyp (Modul gegenüber Satz) und die Beziehung. Auf dieser Grundlage gelangte sie zu dem Schluss, dass die Einkaufspreise von verbundenen Unternehmen im Durchschnitt <sup>(387)</sup> höher waren als die Einkaufspreise von unabhängigen Lieferanten. Diese Differenz überstieg 8 % und in einigen Fällen sogar 20 % bei bestimmten Kombinationen von Chemie/Batterietyp.
- (859) Angesichts dieser Unterschiede analysierte die Kommission die im Dossier enthaltenen Informationen über Verrechnungspreise, um festzustellen, ob solche Geschäfte als marktüblich angesehen werden konnten. Die im Dossier enthaltenen Informationen, d. h. die vorgelegten Preisvereinbarungen und Verträge, enthielten jedoch keine diesbezüglichen Informationen. In diesem Zusammenhang und da die Geely Group nicht behauptete, dass solche Geschäfte zu marktüblichen Bedingungen erfolgten, war die Kommission nicht in der Lage, solche Preise zu verwenden und sie durch den Preis pro kW/h zu ersetzen, der unabhängigen Lieferanten für ähnliche Waren gezahlt wurde. Wenn bestimmte Unternehmen der Geely Group nicht bei unabhängigen Lieferanten einkauften, wurde der gewogene Durchschnittspreis pro kW/h für ähnliche Waren auf der Ebene der Geely Group zugrunde gelegt. Dieser Vergleich erfolgte auf kW/h-Basis unter Berücksichtigung der chemischen Zusammensetzung der Batterie, namentlich LFP und Nickel-Mangan-Kobaltoxid, und des Batterietyps (Zelle, Modul oder Satz). In Ermangelung eines anwendbaren Vergleichswerts für Module wurde der Vergleichswert für den Zellenpreis als vorsichtige Alternative herangezogen. Die Vergleichswerte stützten sich auf die von BMI <sup>(388)</sup> ermittelten Preise für Batteriezellen unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Preise für LFP- oder Nickel-Mangan-Kobaltoxid-Zellen außerhalb Chinas im UZ, wie in den vorstehenden Erwägungsgründen dargelegt.
- (860) Aufgrund der teilweise mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit der SAIC Group in Bezug auf die Lieferung von Batterien und die entsprechenden Daten, wie in Abschnitt 3.3.1.4 beschrieben, musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen. In diesem Zusammenhang stützte sie sich auf ein erhebliches Volumen an Käufen der anderen in die Stichprobe einbezogenen Gruppe, die Batterien kaufte. Bei den betrachteten Geschäftsvorgängen wurden bestimmte Batterien für BEV-Modelle, die nicht den von SAIC verkauften Batterien ähnelten, ausgeschlossen.

**Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Geely Group	10,32 %
SAIC Group	13,24 %

3.7.2.2. *Bereitstellung von LFP durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

- (861) Wie bereits erwähnt, ist einer der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller (BYD Group) vertikal integriert. Daher prüfte die Kommission für diese Gruppe, ob die Bereitstellung wichtiger Rohstoffe für die Herstellung von Batterien, die in den Modellen dieser Gruppe verwendet werden, eine anfechtbare Subvention darstellen könnte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt konzentrierte sich die Kommission bei dieser Untersuchung auf den Hauptbestandteil, der für Batterien verwendet wird, nämlich LFP, auf den mehr als 25 % der Herstellkosten der Batterie entfallen.
- (862) Damit das Vorliegen einer anfechtbaren Subvention festgestellt werden kann, müssen nach Artikel 3 und 4 der Grundverordnung drei Elemente gegeben sein: 1) eine finanzielle Beihilfe, 2) ein Vorteil und 3) Spezifität. Die Kommission erörtert diese Aspekte im Folgenden.

3.7.2.2.1. *Finanzielle Beihilfe*

a) *Als „öffentliche Körperschaften“ fungierende LFP-Lieferanten*

- (863) Die Kommission untersuchte zunächst, ob die LFP-Lieferanten als öffentliche Körperschaften angesehen werden können, sodass die Bereitstellung dieses wichtigen Rohstoffs zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung der chinesischen Regierung zugerechnet werden kann. Wie in Abschnitt 3.5.1, Erwägungsgründe 409 bis 418 ausführlich erläutert, ist die rechtliche Norm für die Feststellung des Vorliegens einer öffentlichen Körperschaft im Einklang mit der WTO-Rechtsprechung auszulegen. Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 409 bis 418 aufgeführten einschlägigen Rechtsprechung sollte bei der Untersuchung der Frage, ob es sich bei den Herstellern wichtiger Vorleistungen in China, die Vorleistungen liefern, um „öffentliche Körperschaften“ handelt (d. h. um Einrichtungen, die die Befugnis zur Ausübung hoheitlicher Aufgaben besitzen, ausüben oder damit ausgestattet

<sup>(387)</sup> Der Preisvergleich zwischen verbundenen und unabhängigen Lieferanten erfolgte unter Berücksichtigung des Einkaufsvolumens bei der Berechnung einer gewogenen durchschnittlichen Preisdifferenz.

<sup>(388)</sup> Datenanbieter und Veröffentlicher von Marktinformationen für die Lieferkette von der Lithium-Ionen-Batterie zum Elektrofahrzeug, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

sind), gebührend berücksichtigt werden, i) wie sich das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in dem Land, in dem die untersuchten Einrichtungen tätig sind, darstellt, ii) welcher Art die Beziehung zwischen den betreffenden Einrichtungen und der Regierung ist und iii) welche Kernmerkmale und -aufgaben die betreffenden Einrichtungen haben.

i) *Rechtliches und wirtschaftliches Umfeld in der VR China*

- (864) In den Erwägungsgründen 704 bis 758 untersuchte die Kommission bereits das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld in China und zeigte auf, wie die chinesische Regierung von den Vorleistungen (einschließlich Rohstoffen wie LFP) bis hin zu Midstream-Vorleistungen (z. B. Batterien) einen Rahmen geschaffen hat, der sicherstellt, dass die Lieferanten von Vorleistungen die politischen Ziele der chinesischen Regierung zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs der BEV einhalten. Die einschlägigen Maßnahmen – welche sowohl vorgelagerte, bei der Herstellung von Batterien verwendete Schlüsselmaterialien als auch Batterien umfassen – die die chinesische Regierung zur Erreichung ihres politischen Ziels, d. h. die wichtigsten Wirtschaftszweige in der gesamten BEV-Lieferkette zugunsten der Hersteller von BEV zu unterstützen, ergriffen hat, werden in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i behandelt.
- (865) Insbesondere das „Gesetz über Bodenschätze“ und die „Durchführungsvorschriften für das Gesetz über Bodenschätze“ (Erwägungsgrund 723) zeigen, wie der Staat die Bodenschätze als dem Staat zugehörig ansieht und dass die Regierung die vollständige Kontrolle über die Zuteilung der Bodenschätze hat und festlegen kann, wer die Schürfrechte erhält und welche Grenzen in Bezug auf die abgebauten Ressourcen bestehen. Mit dem 14. Fünfjahresplan für Rohstoffe (Erwägungsgrund 714) wird die Einrichtung eines Reservesystems für Bodenschätze, in dem Staat und Unternehmen gemeinsam zusammenarbeiten, unterstützt. Allgemein hat die chinesische Regierung ein System geschaffen, mit dem sie die vollständige Kontrolle über Bodenschätze ausüben kann.
- (866) Es gibt außerdem mehrere Anreize für Lieferanten von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Batterien zum Tragen kommen, z. B. steuerliche Anreize (Erwägungsgrund 721), Ausrichtungsfonds, Vergütungen, Kapitalzuführungen (Erwägungsgrund 720).
- (867) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass Lithium-Eisenphosphat nicht der 13 %igen Mehrwertsteuererstattung bei der Ausfuhr unterliegt, was den Inlandsverbrauch im Vergleich zur Ausfuhr billiger und reichlich verfügbar macht (Erwägungsgrund 753). Beweise für ein Eingreifen der chinesischen Regierung in die Preisgestaltung für Rohstoffe für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik wurden 2022 in Presseerklärungen des MIIT gefunden (Erwägungsgrund 750), als sich die Regierung verpflichtete, den Preis der in NEV verwendeten Rohstoffe (einschließlich Lithium) auf ein vertretbares Niveau zu senken.
- (868) All dies zeigt, dass die chinesische Regierung auf zentraler und lokaler Ebene eine Reihe von Strategien und Maßnahmen eingeführt hat, die auf Lieferanten von Vorleistungen abzielen, um letztlich die BEV-Industrie zu unterstützen. Diese Inputs machen einen erheblichen Teil der Herstellkosten von BEV aus. Infolge dieser Politik der chinesischen Regierung, die eine stabile und reichliche Versorgung mit diesen Vorleistungen in Verbindung mit günstigeren Preisen sicherstellt, profitieren BEV-Hersteller von Subventionen in Form einer erheblichen Kostensenkung, was es ihnen ermöglicht, BEV zu günstigeren Preisen, auch auf dem EU-Markt, zu verkaufen.

a) *Beziehung zwischen LFP-Lieferanten und der chinesischen Regierung*

- (869) Nach einer Analyse des rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmens, in dem die Lieferanten von Vorleistungen tätig sind, der in hohem Maße durch die politischen Ziele der chinesischen Regierung zur Entwicklung des BEV-Wirtschaftszweigs mithilfe der Lieferanten von Vorleistungen vorgegeben ist, untersuchte die Kommission auch die Merkmale des chinesischen Inlandsmarkts für LFP, die Beweise für eine staatliche Präsenz und staatliches Eigentum bei Lieferanten von Vorleistungen sowie sonstige Indizien dafür, dass die chinesische Regierung eine bedeutende Kontrolle über diese Unternehmen ausübte (einschließlich ihrer organisatorischen Merkmale, ihrer Ketten der Entscheidungsbefugnisse und allgemein der Verbindungen zur chinesischen Regierung).
- (870) LFP ist eine Lithiumart, die aus Lithiumcarbonat gewonnen wird. Während Lithiumcarbonat von Lieferanten sowohl innerhalb als auch außerhalb Chinas bezogen werden kann – die meisten chinesischen Lithiumcarbonat-Einfuhren stammen aus Chile und Argentinien<sup>(389)</sup> –, findet nach im Internet verfügbaren Informationen rund

<sup>(389)</sup>Auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken des Global Trade Atlas (GTA) für China, HS-Code 2836 9100, von Oktober 2022 bis September 2023.

75 % der weltweiten Lithiumraffination in China statt <sup>(390)</sup>. Dies bedeutet, dass die übrige Welt bei der Lithiumraffination von China abhängt und dass China hier durch seine marktbeherrschende Stellung auf der internationalen Bühne die Preise bestimmen kann. Dies wurde auch durch die chinesischen Einfuhrdaten für LFP aus der übrigen Welt bestätigt, denen zufolge die Mengen von LFP, die aus Drittländern bezogen wurden, unerheblich waren. <sup>(391)</sup>

- (871) Weitere Informationen über Regierungseigentum und Kontrolle durch die Regierung in Bezug auf den Markt der LFP-Lieferanten konnte die Kommission nicht finden. Angesichts der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung, wie in den Abschnitten 3.3.1.2 und seitens der BYD Group in Bezug auf ihren verbundenen Hauptlieferanten in Abschnitt 3.3.4 ausführlicher erläutert, konnte die Kommission Rückschlüsse dahin gehend schließen, dass der Grad des Regierungseigentums und der Kontrolle seitens der Regierung über diese LFP-Lieferanten erheblicher sein könnte, als es die ihr zur Verfügung stehenden Informationen erkennen lassen.
- (872) Diesbezüglich zeigten die online verfügbaren Informationen über den Marktanteil der Lithiumhersteller in China <sup>(392)</sup>, dass die von der BYD Group vorgelegten Informationen als repräsentativ für den chinesischen Inlandsmarkt angesehen werden können. Die Kommission prüfte die von dem einzigen in die Stichprobe einbezogenen vertikal integrierten Hersteller (der BYD Group) vorgelegten Informationen und hielt sie für repräsentativ für den gesamten chinesischen LFP-Markt. Die Kommission ermittelte neun Lieferanten von LFP an die BYD Group. War die Kommission nicht in der Lage, öffentlich zugängliche Informationen zu finden, musste sie auf der Grundlage von Artikel 28 der Grundverordnung Rückschlüsse ziehen.
- (873) Die Kommission stellte fest, dass alle neun chinesischen Lithiumlieferanten in China ansässig waren. Daher zog die Kommission den Schluss, dass der chinesische LFP-Markt von inländischen Lieferanten beherrscht werde.
- (874) Die Kommission stellte ferner fest, dass die Tätigkeiten der LFP-Lieferanten denselben nachgeordneten Verbänden unterliegen wie die Batteriehersteller, d. h. CBIA und CIAPS <sup>(393)</sup>, wobei dieselben Bestimmungen in Abschnitt 3.7.2.1 für LFP-Lieferanten gelten. Wie in Erwägungsgrund 773 dargelegt, veröffentlichen der CBIA und der CIAPS die vollständige Liste ihrer Mitglieder nicht im Internet. Die Kommission konnte die Beteiligung von Unternehmen am CBIA, am CIAPS und an anderen Industrieverbänden anhand deren Jahresberichten und anderer im Internet verfügbarer Informationen wie den Listen der Mitglieder ihrer Exekutivorgane feststellen. Da weder die chinesische Regierung hierzu Informationen vorlegte noch offizielle öffentliche Daten zur vollständigen Liste der Mitglieder von CBIA und CIAPS verfügbar waren, nahm die Kommission an, dass noch mehr Lieferanten Mitglieder dieser Verbände sein könnten. Tatsächlich stellte die Kommission fest, dass von den neun LFP-Lieferanten der BYD Group mindestens zwei Mitglieder des CBIA waren und sich außerdem teilweise in staatlichem Eigentum befanden. Zwei weitere Lieferanten befanden sich ebenfalls teilweise in staatlichem Eigentum. Seinem Jahresbericht zufolge wurde eines der teilweise staatseigenen Unternehmen auch als Unternehmen mit staatlichem Eigenkapital geführt <sup>(394)</sup>. Es wurde festgestellt, dass ein weiteres Unternehmen Mitglied des CIAPS war. Auf das staatseigene Unternehmen und die anderen Mitglieder des CBIA und des CIAPS entfielen 90 % der Gesamtmenge an LFP, die an den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller geliefert wurde, und bis zu 92 % des Gesamtwerts im Untersuchungszeitraum. Einer der größten Lieferanten war nicht nur Mitglied des CBIA, sondern gehörte auch dem Exekutivrat an. Folglich stellte die Kommission fest, dass mehrere Lieferanten von LFP, auf die der Großteil der Gesamtmenge des von BYD bezogenen LFP entfiel und die auch zu den größten Marktteilnehmern gehörten, Mitglied des CBIA und/oder des CIAPS waren.
- (875) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass der chinesische Inlandsmarkt für LFP in hohem Ausmaß von inländischen Lieferanten dominiert wird, die weitgehend Mitglieder nachgeordneter Verbände wie CBIA, CIAPS und Hunan Battery Industry association sind und/oder sich in staatlichem Besitz befinden.

<sup>(390)</sup> Siehe „The battle to break China’s battery-making supremacy, in five charts“, Bloomberg, 1. Dezember 2022, verfügbar unter <https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/>.

<sup>(391)</sup> Auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken des GTA für China, HS-Code 2842 9040, von Oktober 2022 bis September 2023.

<sup>(392)</sup> Siehe „China’s lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list“, ESCN vom 16. Oktober 2023. Abrufbar unter <https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95e0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82.>

<sup>(393)</sup> [https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ\\_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF](https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF), S. 29

<sup>(394)</sup> Siehe <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, S. 82

- (876) Die Kommission prüfte ferner die Beziehungen zwischen der chinesischen Regierung und den LFP-Lieferanten, um festzustellen, ob die Regierung eine sinnvolle Kontrolle über die betreffenden Unternehmen und deren Marktverhalten ausübte.
- (877) Die Kommission fand auch Beweise für einen Einfluss der Kommunistischen Partei durch Parteiaufbauarbeit in einigen der wichtigsten Lieferanten von LFP für die BYD Group. Ähnlich wie CATL (Erwägungsgrund 786) enthielt die Satzung von drei LFP-Lieferanten der BYD Group besondere Bestimmungen über die Gründung von Organisationen der Kommunistischen Partei und die Tätigkeiten der Partei innerhalb des Unternehmens.
- (878) Die Kommission stellte fest, dass 89 % der Gesamtmenge des an die BYD Group gelieferten LFP und bis zu 91 % des Gesamtwerts im UZ von LFP-Lieferanten bezogen wurden, die Mitglied des CBIA und/oder des CIAPS waren. Ein weiterer Hauptlieferant von LFP befand sich zudem teilweise in staatlichem Eigentum und wurde laut seinen Jahresberichten als Unternehmen mit staatlicher Beteiligung verwaltet.
- (879) Auf der Grundlage a) des Umfangs der von der chinesischen Regierung ausgeübten Kontrolle über die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer ii analysierten chinesischen Industrieverbände (d. h. CBIA und CIAPS) und b) der Tatsache, dass die meisten chinesischen inländischen Hersteller von LFP, die zu ihnen gehörten, sich in staatlichem Eigentum befanden oder als Unternehmen mit staatseigenem Eigenkapital geführt wurden (Erwägungsgrund 873), und c) der Tatsache, dass die Satzung mehrerer LFP-Lieferanten Bestimmungen über die Gründung von Organisationen der Kommunistischen Partei innerhalb des Unternehmens enthielt (Erwägungsgrund 876), kam die Kommission zu dem Schluss, dass der LFP-Markt von mehreren Unternehmen beherrscht wird, die durch ihre Beteiligung an Industrieverbänden wie CBIA und CIAPS vom Staat verwaltet und kontrolliert werden. Angesichts der Präsenz in der Leitung der Verbände und der Anweisung ihrer geschäftlichen Entscheidungen ist die chinesische Regierung in der Lage, eine bedeutende Kontrolle über die Batterielieferanten auch durch deren Beteiligung am CBIA und am CIAPS auszuüben.

b) *Kernmerkmale und -aufgaben der Lithiumlieferanten*

- (880) In Ermangelung von Informationen der chinesischen Regierung über die Anzahl und in Ermangelung sonstiger Informationen über die formalen Indizien für Eigentum der Regierung an den inländischen Lieferanten von Lithium und Batterien für BEV sowie Kontrolle der Regierung über sie musste sich die Kommission gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen. Zu diesem Zweck analysierte die Kommission die Situation der Lithiumlieferanten, die von dem einzigen in die Stichprobe einbezogenen vertikal integrierten Hersteller (der BYD Group) gemeldet wurden. War die Kommission nicht in der Lage, öffentlich zugängliche Informationen zu finden, musste sie auf der Grundlage von Artikel 28 der Grundverordnung Rückschlüsse ziehen.
- (881) Die Kommission stellte fest, dass sich einige dieser Lieferanten direkt oder indirekt teilweise in staatlichem Eigentum befanden. Insbesondere stellte die Kommission fest, dass sich der wichtigste LFP-Lieferant der BYD Group, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, teilweise in staatlichem Eigentum befand, da sich im Jahr 2022 mindestens 21,9 % der Anteile im Besitz staatlicher Unternehmen befanden.<sup>(395)</sup> Trotz dieser offensichtlichen teilweisen staatlichen Eigentümerschaft wurde dieses Unternehmen als staatseigenes Unternehmen mit Kapitalbeteiligung geführt.<sup>(396)</sup> Es wurde festgestellt, dass sich drei weitere Lieferanten der BYD Group teilweise direkt oder indirekt in staatlichem Eigentum befanden.<sup>(397)</sup> Darüber hinaus stellte die Kommission auch die Präsenz und den umfassenden Einfluss von Mitgliedern und Organisationen der Kommunistischen Partei bei mehreren LFP-Lieferanten von BYD fest. Der Rahmen in dem Organisationen der Kommunistischen Partei in Unternehmen tätig sind und ihr Zweck werden in den Erwägungsgründen 785 und 786 erläutert. Es wurde festgestellt, dass Lithiumlieferanten der BYD Group, deren Anteil an ihren LFP-Käufen wert- oder mengenmäßig über 90 % betrug, Industrieverbänden angehörten, die als „öffentliche Körperschaften“ im Sinne von Artikel 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens fungieren und deren Mitglieder durch ihre Beteiligung an dem Verband dieselben staatlichen Befugnisse erhalten.
- (882) Die Kommission prüfte, ob die LFP-Lieferanten mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und ob sie diese durch die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben ausüben. Die Beweise zeigten, dass die LFP-Lieferanten die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i genannten politischen Ziele der chinesischen Regierung befolgen und umsetzen und somit hoheitliche Aufgaben ausüben.

<sup>(395)</sup> Siehe [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ\\_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF) p76

<sup>(396)</sup> Siehe <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, S. 82

<sup>(397)</sup> [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH\\_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF) S. 115;  
<https://platform.wirelesscreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784>; [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ\\_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF), S. 88

- (883) Angesichts der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung (siehe Abschnitt 3.2.3) musste sich die Kommission auf online verfügbare Informationen stützen. Die Kommission fand Beweise dafür, dass LFP-Lieferanten nationale Aufgaben wahrnehmen, z. B. im Bezirk Anju (Suining City, Sichuan) und in Yunnan. Diese beiden Projekte betreffen die Tochtergesellschaften von Hunan Yuneng New Energy Materials, dem größten LFP-Hersteller in China<sup>(398)</sup>, dessen Hauptabnehmer BYD und CATL sind<sup>(399)</sup>. Darüber hinaus gehörten im Untersuchungszeitraum sowohl BYD als auch CATL zusammen mit einer staatseigenen Gruppe zu den Anteilseignern von Hunan Yuneng New Energy Materials.<sup>(400)</sup>
- (884) Der Bezirk Suining ist aufgrund seiner Lithiumreserven von besonderer Bedeutung. Wie bereits in Erwägungsgrund 724 dargelegt, fand die Kommission Beweise für nationale Pläne, die Bestimmungen über die jährliche Produktion, die Gewinnziele und die Entwicklungsziele enthalten, wie z. B. bis 2025 eine jährliche Produktion von mehr als 800 000 Tonnen Materialien für positive Elektroden und mehr als 500 000 Tonnen Vorläufermaterial für positive Elektroden. In diesem Rahmen unterzeichneten Hunan Yuneng New Energy Materials, Chinas führender LFP-Hersteller, und die Stadt Suining im Jahr 2021 eine Vereinbarung über ein Projekt, bei dem jährlich 110 000 Tonnen Material für positive Elektroden für Lithiumbatterien gewonnen werden sollen.<sup>(401)</sup> Dies ist eine von mehreren Vereinbarungen, die mit anderen Unternehmen im Bereich Batterien für den Aufbau von „China's Lithium Industry Capital“ geschlossen wurden, was eines der Hauptziele des Suining-Plans ist.
- (885) Im Jahr 2021 unterzeichnete Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials eine Vereinbarung mit der Gemeindeverwaltung von Anning über die Errichtung einer Produktionslinie im Industriepark Anning<sup>(402)</sup>. Yunnan Yuneng ist eine weitere Tochtergesellschaft von Hunan Yuneng New Energy Materials (siehe Erwägungsgrund 883). Dieses Abkommen ist Teil des umfassenderen Rahmens von Vereinbarungen über den Aufbau des Neuen Gebiets „Dianzhong New Area“; auf der Website der Regierung der Provinz Yunnan heißt es: **„Im Dreijahres-Aktionsplan für die Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Batterien für neuartige Antriebstechnik in der Provinz Yunnan (2022-2024)“** (im Folgenden „Aktionsplan von Yunnan“) [Hervorhebung hinzugefügt] wird eindeutig festgelegt, dass im Neuen Gebiet Dianzhong New Area und an anderen Orten Industriestandorte für die Herstellung von Batterien für neuartige Antriebstechnik errichtet werden. Der Arbeitsausschuss der Partei und der Verwaltungsausschuss des Neuen Gebiets haben unverzüglich das Ziel verankert, „in Anning einen Industriecluster für Batterien für neuartige Antriebstechnik in einer Größenordnung von 100 Milliarden zu schaffen“, der die gesamte Produktionskette umfassen soll. Ein Schwerpunkt liegt auf der Herstellung wichtiger Materialien wie positiven und negativen Elektroden, Diaphragmen, Kupferfolien/Aluminiumfolien, Elektrolyten, Gehäusen und anderen Hilfsmaterialien für Batterien für neuartige Antriebstechnik; weitere Schwerpunkte sind die Herstellung von Batteriezellen und Batteriesätzen, die Durchführung einer zielgerichteten Investitionsförderung und das Bestreben, an einem einzigen Ort die vollständige Zusammenführung der Produktionskette aufzubauen sowie bis zum Ende des 14. Fünfjahresplans einen wichtigen nationalen Industriecluster für Batterien für „grüne“ neuartige Antriebstechnik aufzubauen.“<sup>(403)</sup> Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse ist der Bau von Produktionslinien im Anning Industriepark somit auch dazu gedacht, die Ziele des Aktionsplans von Yunnan zu erreichen.
- (886) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen prüfte die Kommission ferner, ob die Tatsache, dass die LFP-Lieferanten mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet waren und als „öffentliche Körperschaften“ betrachtet wurden, Auswirkungen auf die Preise der chinesischen inländischen Hersteller von BEV hatte.
- (887) Da, wie in Abschnitt 3.3.1.2 erläutert, weder ein unabhängiger noch ein verbundener Lithiumlieferant mitarbeitete, musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen. Diesbezüglich sei daran erinnert, dass entscheidende Informationen zur Struktur des einheimischen Rohstoffmarktes der Kommission ebenso wenig zur Verfügung standen wie der Mechanismus für die Preisfestlegung. Daher musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen und war der Auffassung, dass die vom vertikal integrierten Hersteller in der Stichprobe vorgelegten Informationen die Lage auf dem chinesischen Inlandmarkt für LFP veranschaulichen konnten.

<sup>(398)</sup> Siehe „China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms“, S&P Global, 9. Mai 2023, abrufbar unter <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms>

<sup>(399)</sup> Siehe „Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%“, Energy Trend, 24. April 2023, abrufbar unter <https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html>

<sup>(400)</sup> Siehe [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ\\_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF), p.76

<sup>(401)</sup> Siehe <https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html>

<sup>(402)</sup> „Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster“, Regierung der Provinz Yunnan, 8. Juli 2022, abrufbar unter [https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzq/cypyzd/202207/t20220708\\_244167.html](https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzq/cypyzd/202207/t20220708_244167.html)

<sup>(403)</sup> Ebenda.

- (888) Die Kommission kam in Erwägungsgrund 795 zu dem Schluss, dass sowohl der CBIA als auch der CIAPS mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet waren, um das wirtschaftliche Verhalten ihrer Mitglieder zum Nutzen der BEV-Industrie zu regulieren und zu steuern, und dass die Tätigkeiten der LFP-Lieferanten denselben nachgeordneten Verbänden unterliegen (siehe Erwägungsgrund 873).
- (889) LFP ist eine Art Lithium, das aus Lithiumcarbonat gewonnen wird, und Chinas marktbeherrschende Stellung bei seiner Raffination bedeutet, dass China aufgrund seiner marktbeherrschenden Stellung auf diesem Markt auf internationaler Ebene Preise festlegen kann. Wie bereits in Erwägungsgrund 869 dargelegt, stellte die Kommission fest, dass China marginale Mengen an LFP einfuhrte<sup>(404)</sup>, was zeigt, dass chinesische inländische Lieferanten eher Preisführer und nicht Preisfolger sind und in Anbetracht der beherrschenden Stellung Chinas bei der Raffination von LFP bei ihrem Preisverhalten über Spielraum verfügen.
- (890) Dies wurde auch dadurch bestätigt, dass 100 % der LFP-Lieferanten der BYD-Gruppe ihren Sitz in der VR China hatten.
- (891) In Bezug auf die Preise selbst stellte die Kommission fest, dass der durchschnittliche monatliche Einkaufspreis für LFP des einzigen integrierten BEV-Herstellers im Untersuchungszeitraum um [40-60 %] zurückging, während der durchschnittliche monatliche Ausfuhrpreis derselben Ware mit Ursprung in der VR China im selben Zeitraum stabil blieb.<sup>(405)</sup> Ein solcher Preisrückgang war bei allen großen LFP-Lieferanten der BYD Group zu beobachten. Nach Auffassung der Kommission bestätigt dies, dass die chinesische Regierung über den bestehenden Mechanismus, insbesondere durch die Industrieverbände und die Unterstützungsmaßnahmen für LFP-Hersteller, sicherstellt, dass den BEV-Herstellern LFP zu günstigen Preisen zur Verfügung gestellt wird und die LFP-Lieferanten sich strikt an den geltenden Preismechanismus halten. LFP-Erzeuger müssen, wenn sie inländischen Herstellern LFP zur Verfügung stellen, öffentliche Aufgaben wahrnehmen, statt als rational handelnde Wirtschaftsbeteiligte zu handeln.
- (892) In Bezug auf den Hauptlieferanten der BYD Group stellte die Kommission fest, dass sein Vertrag mit der BYD Group eine Preisbestimmung enthielt, die sicherstellt, dass BYD in den Genuss der günstigsten Versorgung kommt<sup>(406)</sup>, d. h., dass BYD keinen höheren Preis als jeglicher anderer Kunde von Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd zahlen musste. Diese Bestimmung wird auch im IPO-Prospekt desselben Unternehmens bestätigt, in dem es heißt: „Die Vertragspartei A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] verspricht, der Partei B [der BYD Group] die günstigsten Lieferbedingungen für Lithiumeisenphosphat (einschließlich der Lieferung von Lithiumeisenphosphat) zu bieten, und der Preis darf nicht höher sein als der niedrigste Preis ähnlicher Waren, die von Partei A an andere Kunden verkauft werden.“<sup>(407)</sup> In demselben Dokument wurde auch anerkannt, dass BYD ein strategischer Investor von Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. war.
- (893) Obwohl CATL auch ein strategischer Investor und Hauptkunde von Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ist<sup>(408)</sup>, stellte die Kommission in Erwägungsgrund 801 fest, dass seine Satzung vorsieht, dass die „Preisgestaltung von Geschäftsvorgängen mit verbundenen Parteien vom Staat festgelegt wird“<sup>(409)</sup>. In Anbetracht der Beziehung zwischen den beiden Unternehmen und in Ermangelung anderer gegenteiliger Beweise vertrat die Kommission daher die Auffassung, dass der von CATL für LFP gezahlte Preis vom Staat festgesetzt wurde. Dies betrifft einen Großteil des auf dem chinesischen Markt für BEV-Hersteller gekauften LFP, da CATL der größte „unabhängige“ Batteriehersteller in China ist.<sup>(410)</sup>
- (894) Da Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd verpflichtet ist, der BYD Group die günstigsten Lieferbedingungen für LFP zu bieten, wie in Erwägungsgrund 891 beschrieben, zog die Kommission folglich den Schluss, dass CATL und die BYD Group, die beiden großen Batteriehersteller auf dem chinesischen Markt, LFP zu dem günstigsten Preis bezogen, den der Staat dank eines von der chinesischen Regierung konzipierten Preismechanismus zugunsten des BEV-Wirtschaftszweigs festgelegt hatte.

<sup>(404)</sup> Auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken des GTA für China, HS-Code 2842 9040, von Oktober 2022 bis September 2023.

<sup>(405)</sup> Auf der Grundlage der Ausfuhrstatistiken des GTA für China, HS-Code 2842 9040, von Oktober 2022 bis September 2023.

<sup>(406)</sup> Dies bedeutet, dass die Bedingungen des Lieferanten von BYD nicht weniger günstig sein dürfen als die Bedingungen, die dieser Lieferant anderen Kunden gewährt. So darf beispielsweise der Preis des Lieferanten von BYD nicht höher sein als der Preis, der anderen Kunden für dasselbe Produkt in Rechnung gestellt wird.

<sup>(407)</sup> [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202302021582656416\\_1.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf), S. 1.1.384

<sup>(408)</sup> [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202302021582656416\\_1.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf), S. 1.1.47

<sup>(409)</sup> [https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308\\_qr532d21u6.pdf](https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf)

<sup>(410)</sup> Rhodium-Bericht, S. 41.

(895) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen stellte die Kommission fest, dass es den Lieferanten von LFP nicht freisteht, die Preise nach marktüblichen Erwägungen festzusetzen und ihre Gewinne zu maximieren. Dies wird nicht nur durch die in Erwägungsgrund 750 beschriebene Intervention der chinesischen Regierung auf dem Markt veranschaulicht, sondern auch durch den Preisbildungsmechanismus zugunsten der wichtigsten Wirtschaftsbeteiligten in der Batterie- und BEV-Industrie, wie in den Erwägungsgründen 891 bis 893 beschrieben. Die vorstehenden Ausführungen bestätigen, dass LFP-Lieferanten BEV-Herstellern diesen Input zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung stellen, wodurch den BEV-Herstellern ein Vorteil gewährt wird.

c) *Schlussfolgerung*

(896) Auf der Grundlage der oben analysierten Informationen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die LFP-Lieferanten mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben. Aufgrund der Pläne der chinesischen Regierung und der geltenden strengen Kontroll- und Aufsichtsmechanismen für die Verbände sind die Handlungen dieser Verbände und ihrer Mitglieder sowie der anderen Lieferanten tatsächlich Handlungen der chinesischen Regierung.

(897) Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass die Unternehmen, die Lithiumphosphat liefern, auch mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben, da sie sich auch an die in Abschnitt 3.7.2 behandelte Politik der chinesischen Regierung halten müssen, anstatt nach den Grundsätzen des freien Marktes zu handeln, um ihre Gewinne zu maximieren. Ihre Unternehmensentscheidungen und ihre Unternehmensführung sind eindeutig von dieser Politik der chinesischen Regierung mit dem Ziel der Lieferung von LFP zu günstigeren oder festgelegten Preisen für die Entwicklung der BEV-Industrie und der Einhaltung der Leitlinien zu den Produktionszielen betroffen und können daher nicht als Ausdruck eines privatwirtschaftlichen Verhaltens in einer freien Marktwirtschaft angesehen werden. Die Beweise für die Preisbildung auf dem Inlandsmarkt und das Preisverhalten auf dem Ausfuhrmarkt im Vergleich zum Inlandsmarkt bestätigen ferner, dass die Hersteller von LFP in China eher die Politik der chinesischen Regierung als die Grundsätze des freien Marktes befolgen.

(898) Die Merkmale des chinesischen Inlandsmarkts und die Preismechanismen, die von den Batterieverbänden, ihren Mitgliedern sowie den LFP-Lieferanten umgesetzt und überwacht werden, bestätigen die Schlussfolgerung, dass sie mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind und hoheitliche Aufgaben ausüben.

(899) Infolgedessen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die chinesische Regierung ein Umfeld geschaffen hat, in dem vertikal integrierten Herstellern von BEV und Batterieherstellern wie CATL, der als öffentliche Körperschaft handelt, die Regierungspolitik umsetzt, LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt LFP erhielten. Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Batterieverbände einschließlich CBIA und CIAPS, die Mitglieder dieser Verbände und alle anderen Lieferanten von Batterien und Lithium ebenfalls als öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 1.1 Buchstabe a Nummer 1 des Subventionsübereinkommens zu betrachten sind, da sie keine andere Wahl haben, als die übergeordneten politischen Ziele der chinesischen Regierung zugunsten der BEV-Hersteller einzuhalten.

b) *LFP-Hersteller, die als von der chinesischen Regierung mit Aufgaben betraute oder angewiesene private Einrichtungen auftreten*

(900) Zusätzlich zu den Feststellungen, dass die LFP-Hersteller im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Grundverordnung „öffentliche Körperschaften“ sind, prüfte die Kommission hilfsweise auch, ob die chinesische Regierung eine finanzielle Beihilfe gewährte, indem sie LFP-Hersteller (als private Einrichtungen) damit betraute oder dazu anwies, den BEV-Herstellern Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung bereitzustellen.

(901) Diese Analyse wird auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 822 bis 826 genannten geltenden Rechtsnorm durchgeführt. Die Kommission prüfte zunächst, ob die Unterstützung des chinesischen Wirtschaftszweigs für BEV durch die chinesische Regierung in Form der Bereitstellung von LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt tatsächlich ein Ziel der verschiedenen in Rede stehenden Maßnahmen der Regierung und nicht einfach nur eine „Nebenwirkung“ der Ausübung der allgemeinen Regulierungsbefugnisse ist. Im Rahmen der Untersuchung wurde insbesondere geprüft, ob die festgestellten niedrigeren LFP-Preise zu den Zielen der Regierung zählten oder ob die niedrigeren Preise eher ein „unbeabsichtigtes“ Nebenprodukt der allgemeinen staatlichen Regulierung sind. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die verschiedenen Eingriffe der chinesischen Regierung darauf abzielten, den Wirtschaftszweig für BEV zu unterstützen, und dass die niedrigeren Preise von LFP für Batterien ein beabsichtigtes Ziel dieser Maßnahmen waren, die wiederum von den Industrieverbänden durchgesetzt wurden, die verpflichtet sind, diese Pläne einzuhalten und durchzusetzen.

- (902) Die chinesische Regierung hat im Laufe der Jahre eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um ihr politisches Ziel zu erreichen. In Abschnitt 3.2 wird der relevante Hintergrund und Kontext erläutert, aus dem hervorgeht, welche Bedeutung die chinesische Regierung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs für BEV und der Wirtschaftszweige um ihn herum beimisst.
- (903) Die LFP- und die Batterieindustrie werden in China massiv unterstützt. Wie unter Ziffer i in Abschnitt 3.7.2.1.1 dargelegt, wird jeder Aspekt des Batteriesektors durch zahlreiche von verschiedenen staatlichen Stellen erlassene Vorschriften – insbesondere das „Gesetz über Bodenschätze“ und die „Durchführungsvorschriften für das Gesetz über Bodenschätze“ (Erwägungsgrund 723) sowie den 14. Fünfjahresplan für Rohstoffe (Erwägungsgrund 714) – überwacht. Beweise für ein Eingreifen der chinesischen Regierung in die Preisgestaltung für Rohstoffe für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik wurden überdies 2022 in Presseerklärungen des MIIT gefunden (Erwägungsgrund 750), als sich die Regierung verpflichtete, den Preis der in NEV verwendeten Rohstoffe (einschließlich Lithium) auf ein vertretbares Niveau zu senken.
- (904) Zudem wurde von der Kommission bereits nachgewiesen, dass die chinesischen Industrieverbände (d. h. CBIA und CIAPS) angesichts des Ausmaßes der von der chinesischen Regierung über sie ausgeübten Kontrolle (Erwägungsgründe 777 bis 784) und angesichts der von ihnen ausgeübten Funktionen, welche belegen, dass sie mit hoheitlicher Gewalt ausgestattet sind (Erwägungsgründe 791 bis 798), keine unabhängigen Industrieverbände sind. Insbesondere sind die Mitglieder des CIABS befugt, „die Selbstdisziplin der Industrie zu stärken“ und „den Verband, den Wirtschaftszweig sowie das Verhalten der Mitglieder zu regeln“, während die Mitglieder des CBIA „Fragen im Zusammenhang mit der Produktion, den Verkäufe und den Ausfuhren der Unternehmen koordinieren“ dürfen. Diese beiden Verbände üben somit hoheitliche Aufgaben aus, da ihre Aufgabe darin besteht, die Politik der chinesischen Regierung zur Bereitstellung von LFP zu günstigeren Preisen zum Vorteil des inländischen Wirtschaftszweigs für BEV umzusetzen und zu überwachen, dass alle relevanten Lieferanten diese Politik in vollem Umfang befolgen.
- (905) Dies bestätigt, dass die LFP-Lieferanten nicht als freie Marktakteure auf dem chinesischen Inlandsmarkt handeln und keine wirtschaftlich rationalen Entscheidungen treffen, wie die vollkommen unterschiedliche Entwicklung der Inlands- und der Ausfuhrpreise für LFP (Erwägungsgrund 919) zeigt. Das irrationale Verhalten der Lieferanten belegt, dass sie von der chinesischen Regierungspolitik angewiesen waren, dem inländischen Wirtschaftszweig für BEV LFP zu günstigeren Preisen zu liefern. Dies wird überdies durch die Feststellungen in Erwägungsgrund 892 bestätigt, in dem die Kommission den Schluss zog, dass die Preise des Großteils des LFP auf dem Markt, das heißt des von CATL und BYD von verbundenen Lieferanten bezogenen LFP, direkt und indirekt vom Staat festgelegt werden.
- (906) Die Kommission fand zudem in den nationalen und lokalen Strategien Belege dafür, dass LFP-Lieferanten in den Genuss einer Reihe von Unterstützungsmaßnahmen kommen können, die in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i behandelt werden. Es wird daran erinnert, dass kein vorgelagerter Lieferant bei der Untersuchung mitarbeitete und die Kommission somit nicht feststellen konnte, ob LFP-Lieferanten von den in Abschnitt 3.7.2.1.1 Ziffer i aufgeführten Maßnahmen profitiert haben. In diesem Zusammenhang wies die Kommission nach, dass der Hauptlieferant von BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, zusätzlich zu den Körperschaftsteuervergünstigungen aufgrund seines Zertifikats als Hightech-Unternehmen, ein breites Spektrum direkter Zuschüsse erhielt. <sup>(411)</sup>
- (907) Auf dieser Grundlage und angesichts des von der chinesischen Regierung geschaffenen Förderrahmens kann davon ausgegangen werden, dass andere LFP-Lieferanten ebenfalls in den Genuss solcher Anreize kamen, sodass die chinesische Regierung Unternehmen anweisen konnte, die einheimische Versorgung mit LFP zugunsten der Entwicklung der BEV-Industrie zu verstärken und zu unterstützen.
- (908) Außerdem entfielen, wie bereits in Erwägungsgrund 873 ausgeführt, jeweils über 90 % der Gesamtmenge des an die BYD Group gelieferten LFP und seines Gesamtwertes im Untersuchungszeitraum auf Lieferanten, die Mitglied des CBIA und/oder des CIAPS waren. Die Kommission stellte ferner fest, dass es sich bei den genannten chinesischen Industrieverbänden nicht um unabhängige, nach freien wirtschaftlichen Grundsätzen handelnde Verbände, sondern um von der chinesischen Regierung über den Staatsrat gelenkte und verwaltete Einrichtungen handelt (siehe Abschnitt 3.7.2.1.1 Buchstabe a Ziffer ii). Insbesondere wurde festgestellt, dass beide Verbände Aufgaben wahrnahmen, mit denen sie von der Regierung betraut waren (Erwägungsgründe 781 und 783), und ihre Rolle darin besteht, der Regierung bei der Umsetzung ihrer Politik und der Regulierung des Verhaltens ihrer Mitglieder behilflich zu sein. Die Tatsache, dass die Verbände und ihre Mitglieder mit der Befugnis ausgestattet sind „die Selbstdisziplin der Industrie zu stärken“, „den Verband, den Wirtschaftszweig sowie das Verhalten der Mitglieder zu regeln“ und, speziell im Fall des CBIA, auch „Fragen im Zusammenhang mit der Produktion, den Verkäufen und den Ausfuhren der Unternehmen zu koordinieren“, zeigt, dass sie öffentliche Körperschaften sind, die von der chinesischen Regierung damit betraut sind, ihre Mitglieder dazu anzuleiten, ihre wirtschaftlichen Entscheidungen zugunsten des Wirtschaftszweigs für BEV anzupassen.

<sup>(411)</sup> [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ\\_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF), S. 122, 128 und 150.

- (909) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die chinesische Regierung angesichts der vorliegenden Beweise, wie vom WTO-Rechtsmittelgremium gefordert<sup>(412)</sup>, eine „eine aktivere Rolle als einfach nur eine begünstigende“ gespielt hat. Wie die in Abschnitt 3.2 behandelten Pläne belegen, beschränken die Maßnahmen der chinesischen Regierung die Handlungsfreiheit der LFP-Hersteller zugunsten des Wirtschaftszweigs für BEV, indem sie ihren geschäftlichen Entscheidungen über den Verkaufspreis ihres Produkts praktische Grenzen setzen. Die Rolle der chinesischen Regierung ging weit über das übliche Maß einer Intervention als Marktregulierungsstelle hinaus. Die einschlägigen Maßnahmen, darunter Beschränkungen der Ausfuhr von LFP und Fördermaßnahmen für LFP-Lieferanten, regelten nicht nur allgemeine Aspekte des Marktes, sondern schrieben den LFP-Lieferanten ein bestimmtes Verhalten vor. All diese Maßnahmen wurden getroffen, damit die LFP-Lieferanten LFP zum Vorteil des Wirtschaftszweigs für BEV zu günstigeren Preisen bereitstellten. Diese Absicht wurde durch zahlreiche politische Erklärungen und Aktionen verdeutlicht, die in den Abschnitten 3.7.2.1.1 und 3.7.2.2.1 behandelt werden.
- (910) Indem sie die LFP-Lieferanten zur Einhaltung dieser Maßnahmen zwang, welche wiederum von den zur Einhaltung und Durchsetzung der entsprechenden Pläne verpflichteten Industrieverbänden durchgesetzt wurden, nahm die chinesische Regierung den LFP-Lieferanten die Möglichkeit, ihre Verkaufsstrategien aufgrund marktwirtschaftlicher Erwägungen frei zu wählen. Mit anderen Worten stellen diese Maßnahmen eindeutig einen „nachweisbaren Zusammenhang“ zwischen dem Handeln der Regierung und dem Verhalten der Batterienhersteller dar. Die chinesische Regierung nutzte die Batterienhersteller als Stellvertreter zur Unterstützung der BEV-Hersteller.
- (911) Schließlich bewertete die Kommission, ob sich die tatsächliche Bereitstellung von LFP in keiner Weise davon unterscheidet, wie die Regierung selbst gehandelt hätte. Nach Auffassung der Kommission ist dies der Fall. Anstatt dem Wirtschaftszweig für BEV LFP direkt zur Verfügung zu stellen, um die politischen Ziele der chinesischen Regierung im Zusammenhang mit der Ankurbelung der Entwicklung dieser Industrie zu erreichen, veranlasste die chinesische Regierung private Unternehmen durch eine Serie von Maßnahmen, dies in ihrem Auftrag zu tun. Hinzu kommt, dass die Bereitstellung von Waren durch die Regierung, sofern damit gewisse Ausgaben verbunden sind (wie die Gewährung von Subventionen auf Vorleistungen oder ein Einkommensverzicht, bedingt durch die Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt), als eine Aufgabe betrachtet werden sollte, die normalerweise der Regierung obliegt.
- (912) Angesichts dessen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen der chinesischen Regierung zu einer finanziellen Beihilfe für die chinesischen BEV-Hersteller im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung geführt haben, bei der die Regierung LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitgestellt hat.

#### 3.7.2.2.2. *Vorteil, Spezifität und Berechnung der Höhe der Subvention*

##### a) *Vorteil*

- (913) Wie in Abschnitt 3.3.1.2 erläutert, übermittelte kein unabhängiger Lieferant von LFP oder von Batterien der Kommission Informationen, indem er den spezifischen Fragebogen für Lieferanten von Vorleistungen in China beantwortete. Der verbundene LFP-Lieferant von BYD beantwortete den Fragebogen nicht, und die Kommission konnte nicht beurteilen, ob der Preis, zu dem die BYD Group LFP bezog, als marktüblich angesehen werden konnte.
- (914) Infolgedessen musste sich die Kommission gemäß Artikel 28 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen stützen, um die Höhe des Vorteils für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller zu ermitteln, die LFP und Batterien auf dem Inlandsmarkt kauften.
- (915) Die Kommission zog in den Erwägungsgründen 895 bis 898 den Schluss, dass Lieferanten von LFP als öffentliche Körperschaften und/oder vom Staat betraute und angewiesene private Unternehmen anzusehen waren.
- (916) Im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2, Artikel 5 und Artikel 6 Buchstabe d der Grundverordnung berechnete die Kommission die Höhe der anfechtbaren Subventionen anhand des dem Empfänger erwachsenden Vorteils, der im Untersuchungszeitraum festgestellt wurde.
- (917) Die Kommission prüfte daher zunächst, ob die Preise in China einen angemessenen Vergleichswert darstellen könnten.
- (918) Aufgrund der teilweise mangelnden Bereitschaft der chinesischen Regierung zur Mitarbeit fehlte es der Kommission an wichtigen Informationen über die Marktlage in China für Lieferanten von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Batterien verwendet werden, und über mögliche Anpassungen, die vorgenommen werden müssten. Die Kommission stellte fest, dass die vorherrschenden Bedingungen auf dem Markt der VR China angesichts der von allen Wirtschaftsbeteiligten umgesetzten anwendbaren nationalen und sektorspezifischen Strategien verzerrt waren.

<sup>(412)</sup>Bericht des Rechtsmittelgremiums, DS 296, Rn. 115.

- (919) Es liegen mehrere Beispiele für schwerwiegende Eingriffe und Unterstützungsmaßnahmen der Regierung in der gesamten BEV-Lieferkette vor, die verhinderten, dass der Preis durch die normale Marktdynamik bestimmt wurde. Der Preis für die wichtigste bei der Herstellung von Batterien verwendete Vorleistung, nämlich LFP, wurde somit nicht als Marktpreis, sondern als ein Preis angesehen, der von der Regierung beeinflusst wurde, um ihre politischen Ziele zu erreichen.
- (920) Dies wird auch durch die Inlandspreise belegt, zu denen BYD LFP bezog und die erheblich unter dem chinesischen Ausfuhrpreis lagen. Die Kommission stellte fest, dass der steile Abwärtstrend (über 30 %) beim Inlandskaufpreis für LFP im Laufe des Untersuchungszeitraums vollkommen abgekoppelt von der Entwicklung des Preises für Ausfuhren aus der VR China in die übrige Welt war, der eher stabil blieb. Die der Kommission zur Verfügung stehenden Daten bewiesen somit nicht nur, dass die chinesische Regierung über die als öffentliche Körperschaften agierenden Verbände und deren Mitglieder einen Preisbildungsmechanismus für die in der Batterieherstellung verwendeten Rohstoffe, insbesondere für LFP, geschaffen hat, sondern auch, dass die Wirkung dieses Mechanismus sich im Untersuchungszeitraum auf dem chinesischen Inlandsmarkt bemerkbar machte.
- (921) Allein aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass die Inlandspreise für LFP in China verzerrt sind und nicht als Vergleichswert für die Berechnung des Vorteils herangezogen werden können.
- (922) Die Kommission musste deshalb nach einem angemessenen Vergleichswert außerhalb des Landes suchen.
- (923) Im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d Unterabsatz 2 Ziffer ii der Grundverordnung analysierte die Kommission die größten LFP-Hersteller als die nächstmöglichen Näherungswerte für einen unverzerrten chinesischen Inlandspreis.
- (924) Aufgrund der marktbeherrschenden Stellung Chinas bei der LFP-Produktion, der Tatsache, dass keine anderen Preise außerhalb des Landes gefunden werden konnten, und der Unmöglichkeit eines Vergleichs zwischen den chinesischen Inlandspreisen und Preisen außerhalb des Landes musste die Kommission auf die Preise von Ausfuhren aus China in die übrige Welt auf CIF-Basis zurückgreifen. Diese Preise wurden daher angesichts der vorherrschenden Bedingungen bei dieser speziellen Lithiumart und des Fehlens eines sonstigen angemessenen Vergleichswertes als geeigneter Vergleichswert angesehen. Auf dieser Grundlage stellte die Kommission fest, dass die Inlandspreise für LFP niedriger waren als die Preise der LFP-Ausfuhren in die übrige Welt.

b) Spezifität

- (925) Die Maßnahmen, mit denen die chinesische Regierung die Bereitstellung von LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt sichergestellt hat, darunter Ausfuhrbeschränkungen und die Unterstützung von LFP-Herstellern bei der Einhaltung der politischen Ziele und Pläne der Regierung, kommen nur bestimmten, LFP beziehenden Wirtschaftszweigen zugute. Überdies handelt es sich bei LFP um eine besondere Art von raffiniertem Lithium zur Herstellung der in BEV eingesetzten Batterien.
- (926) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form einer Bereitstellung von LFP zur Herstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Diese Subventionen sind auf eine Gruppe von Unternehmen und Wirtschaftszweigen, nämlich solche, die LFP als Vorleistung verwenden, beschränkt. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass solche Subventionen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruhen.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

- (927) Die Kommission verglich den Inlandspreis, zu dem die BYD Group LFP in Untersuchungszeitraum bezog, mit dem durchschnittlichen chinesischen Ausfuhrpreis im Untersuchungszeitraum <sup>(413)</sup>.
- (928) Da auch festgestellt wurde, dass einer der LFP-Lieferanten in einem Teil des UZ mit der BYD Group verbunden war und dieser, wie in Abschnitt 3.3.4 ausgeführt, den Fragebogen nicht beantwortet hatte, lagen der Kommission keine Beweise dafür vor, dass die vom vorgelagerten Lieferanten und der BYD Group festgelegten Preise durch ihre Verbundenheit nicht beeinflusst waren. Die Kommission hatte somit keine Beweise dafür, dass solche Preise marktüblich waren, und zog daher statt des fraglichen Preises den durchschnittlichen Kaufpreis für LFP von unabhängigen Lieferanten heran.

<sup>(413)</sup> Auf der Grundlage der Ausfuhrstatistiken des GTA für China, HS-Code 2842 9040, von Oktober 2022 bis September 2023.

- (929) Wegen der beherrschenden Stellung Chinas bei der Raffinierung dieser Lithiumart wurde der Vorteil für BYD durch Vergleich der Inlandspreise mit den Preisen der chinesischen LFP-Ausfuhren berechnet. Da der Kommission, wie in Erwägungsgrund 400 ausgeführt, keine Daten dazu vorlagen, ob die LFP-Käufe bei den verbundenen Lieferanten zu marktüblichen Preisen erfolgten, wurde der Durchschnittspreis der verbundenen LFP-Hersteller durch den durchschnittlichen Preis für Käufe bei unabhängigen Lieferanten ersetzt. Es wurden keine Anpassungen vorgenommen.

**Bereitstellung von Lithium zur Herstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	7,35 %

**3.8. Einnahmenverzicht durch Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme**

(1) *Körperschaftsteuerermäßigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen*

- (930) Nach dem Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (Law of the People’s Republic of China on Enterprise Income Tax – im Folgenden „Körperschaftsteuergesetz“) kommen Hightech- und New-Tech-Unternehmen, die der Staat maßgeblich unterstützen muss, in den Genuss eines ermäßigten Körperschaftsteuersatzes von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 %.

(a) **Rechtsgrundlage**

- (931) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 28 des Körperschaftsteuergesetzes und Artikel 93 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz der VR China <sup>(414)</sup> sowie:

- das Rundschreiben des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung zur Überarbeitung und Herausgabe von Verwaltungsmaßnahmen zur Anerkennung von Hightech-Unternehmen (Nr. 32 von 2016),
- das Rundschreiben des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung zur Überarbeitung und Herausgabe von Leitlinien zur Verwaltung der Akkreditierung von Hightech-Unternehmen (Nr. 195 von 2016),
- die Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung über die Anwendung der Steuervergünstigungsregelungen für Hightech-Unternehmen (Bekanntmachung Nr. 24 von 2017) und
- das Verzeichnis von Hightech-Bereichen, die vom Staat unterstützt werden, aus dem Jahr 2016 <sup>(415)</sup>.

- (932) Darüber hinaus gab die NDRC im Januar 2021 die Version 2020 des „Verzeichnisses der geförderten Industrien in der westlichen Region“ (Erlass Nr. 40 von 2021) mit Wirkung vom 1. März 2021 heraus. Geförderte Unternehmen in 12 westlichen Provinzen, autonomen Regionen und Städten können von der Vorzugspolitik profitieren, indem sie in den Genuss eines ermäßigten Körperschaftsteuersatzes von 15 % kommen. Mit dem Verzeichnis wird die Entwicklung der Lithiumindustrie in Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, der Inneren Mongolei und Guangxi gefördert. Kupfer, Aluminium und Grafit sind ebenfalls im Verzeichnis enthalten.

- (933) Kapitel IV des Körperschaftsteuergesetzes enthält Bestimmungen über die „steuerliche Vorzugsbehandlung“. In Artikel 25 des Körperschaftsteuergesetzes, der als Einleitungsteil für Kapitel IV steht, heißt es: „Der Staat gewährt Unternehmen, die in Branchen oder Projekten tätig sind, deren Entwicklung vom Staat besonders unterstützt und gefördert wird, Körperschaftsteuerpräferenzen“. In Artikel 28 des Körperschaftsteuergesetzes heißt es: „Der Körperschaftsteuersatz für Hightech- und New-Tech-Unternehmen, die eine besondere Unterstützung des Staates benötigen, wird auf 15 % gesenkt.“

<sup>(414)</sup> Durchführungsverordnungen zum Körperschaftsteuergesetz der Volksrepublik China (überarbeitet 2019) (Erlass des Staatsrats der Volksrepublik China Nr. 714).

<sup>(415)</sup> [http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgzx/201703/t20170322\\_431820.htm](http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgzx/201703/t20170322_431820.htm)

(934) In Artikel 93 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz ist Folgendes klargestellt:

*„Mit ‚die wichtigen Hightech- und New-Tech-Unternehmen, die vom Staat unterstützt werden sollen‘ im Sinne des Artikels 28 Absatz 2 des Körperschaftsteuergesetzes sind die Unternehmen gemeint, die wichtige Rechte des geistigen Eigentums besitzen und folgende Bedingungen erfüllen:*

1. *Sie sind Teil der ‚wichtigen staatlich geförderten Hightech- und New-Tech-Bereiche‘.*
2. *Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen am Umsatz darf den vorgeschriebenen Anteil nicht unterschreiten.*
3. *Der Anteil der Einnahmen aus Hochtechnologie/Produkten/Dienstleistung an den Gesamteinnahmen des Unternehmens darf den vorgeschriebenen Anteil nicht unterschreiten.*
4. *Der Anteil des technischen Personals an der Gesamtzahl der Mitarbeiter darf den vorgeschriebenen Anteil nicht unterschreiten.*
5. *Sie erfüllen etwaige sonstige Bedingungen, die in den Maßnahmen für die Verwaltung der Unternehmensidentifizierung im Hightech-Bereich festgelegt sind.*

*Maßnahmen für die Verwaltung der Unternehmensidentifizierung im Hightech-Bereich und wichtigen staatlich geförderten Hightech- und New-Tech-Bereiche werden gemeinsam von den Ministerien für Technologie, Finanzen und Steuerverwaltung, die dem Staatsrat unterstellt sind, formuliert und werden mit Zustimmung des Staatsrats wirksam“.*

(935) In den vorgenannten Bestimmungen wird eindeutig festgelegt, dass der ermäßigte Körperschaftsteuersatz „wichtigen Hightech- und New-Tech-Unternehmen, die vom Staat unterstützt werden sollen“, vorbehalten ist, die wichtige Rechte des geistigen Eigentums besitzen und bestimmte Bedingungen erfüllen, etwa dass sie „Teil der wichtigen staatlich geförderten Hightech- und New-Tech-Bereiche“ sind.

(936) Nach Artikel 11 der Verwaltungsmaßnahmen zur Anerkennung von Hightech-Unternehmen muss ein Unternehmen, um als Hightech-Unternehmen anerkannt zu werden, gleichzeitig bestimmte Bedingungen erfüllen, unter anderem: „[E]s hat durch eigenständige Forschung, Übertragungen, Gewährung, Fusionen und Übernahmen usw. das Eigentumsrecht an den Rechten geistigen Eigentums erworben, das eine wichtige Rolle bei der technischen Unterstützung seiner wichtigsten Waren (Dienstleistungen) spielt“ und „die Technologie, die eine zentrale Rolle bei der technischen Unterstützung seiner wichtigsten Waren (Dienstleistungen) spielt, liegt innerhalb des in ‚Hightech-Bereichen, die vom Staat unterstützt werden‘ vorgegebenen Bereichs“.

(937) Die wichtigen Hightech-Bereiche, die vom Staat unterstützt werden, sind im Verzeichnis von Hightech-Bereichen, die vom Staat unterstützt werden, aus dem Jahr 2016 aufgeführt. Darin werden unter „I. Elektronische Informationen“, Ziffer 4 „Kommunikationstechnologie“ ausdrücklich „optisches Übertragungsnetz“ und „optische Übertragungssystemtechnologie“, wozu Kabel aus optischen Fasern gehören, als Hightech-Bereiche, die vom Staat unterstützt werden, genannt.

(938) Unternehmen, die diese Maßnahme in Anspruch nehmen, müssen ihre Körperschaftsteuererklärung und die einschlägigen Anlagen einreichen. Der tatsächliche Betrag des Vorteils kann der Steuererklärung entnommen werden.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(939) Die Kommission stellte fest, dass die Unternehmen in den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller im Untersuchungszeitraum als Hightech-Unternehmen galten und entsprechend in den Genuss eines ermäßigten Körperschaftsteuersatzes von 15 % kamen.

c) Vorteil

(940) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

d) Spezifität

(941) Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Rechtsvorschriften selbst die Anwendung dieser Regelung auf Unternehmen beschränken, die in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hightech-Bereichen tätig sind. Bei dem Wirtschaftszweig für BEV handelt es sich um einen solchen vorrangigen Hightech-Bereich.

(942) Neben der Körperschaftsteuerermäßigung auf der Grundlage des Status eines High-Tech-Unternehmens steht die Ermäßigung der Körperschaftssteuer auf 15 % den Herstellern von NEV (einschließlich BEV) auch auf der Grundlage von Kriterien im Zusammenhang mit ihrem physischen Standort zur Verfügung. Insbesondere wenn ein Unternehmen in der westlichen Region ansässig ist, kann die Körperschaftssteuer zum ermäßigten Satz von 15 % entrichtet werden.

(943) Somit beschränken die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Sektoren und geografische Regionen.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(944) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde als Differenz zwischen der gesamten Steuerverbindlichkeit zum normalen Steuersatz und der gesamten Steuerverbindlichkeit zum reduzierten Steuersatz berechnet.

(945) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 0,36 % für die BYD Group.

(2) Vorsteuerabzug von FuE-Ausgaben zu Vorzugsbedingungen

(946) Die Steuerverrechnung für Forschungs- und Entwicklungskosten ermöglicht Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Tätigkeiten in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hightech-Bereichen, wenn die FuE-Aufwendungen bestimmte Schwellenwerte überschreiten.

(947) Insbesondere werden FuE-Aufwendungen, die einem Unternehmen bei einer FuE-Tätigkeit entstehen, ab dem 1. Januar 2023 zusätzlich zu dem Abzug der tatsächlichen Aufwendungen zu weiteren 100 % des Betrags der tatsächlichen Aufwendungen vor der Steuerzahlung abgezogen, sofern diese Aufwendungen nicht in immaterielle Vermögenswerte umgewandelt und in den laufenden Gewinnen und Verlusten enthalten sind.

(948) Wenn diese Aufwendungen in immaterielle Vermögenswerte umgewandelt wurden, können diese Aufwendungen ab dem 1. Januar 2023 zum Satz von 200 % der Kosten der immateriellen Vermögenswerte vor Steuerzahlung amortisiert werden.

a) Rechtsgrundlage

(949) Rechtsgrundlage dieses Programms ist Artikel 30 Absatz 1 des Körperschaftsteuergesetzes zusammen mit Artikel 95 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie folgende Bekanntmachungen:

- Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung zu Fragen betreffend den Anwendungsbereich des gewichteten Vorsteuerabzugs in Verbindung mit FuE-Aufwendungen (Bekanntmachung Nr. 40 von 2017),
- Bekanntmachung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die weitere Verbesserung der Politik in Bezug auf den gewichteten Vorsteuerabzug in Verbindung mit FuE-Aufwendungen (Bekanntmachung Nr. 7 von 2023),

b) Ergebnisse der Untersuchung

(950) Die Kommission stellte fest, dass Unternehmen der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen aus „zusätzlichen Abzügen der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in Verbindung mit der Forschung und Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Methoden“ Nutzen gezogen haben.

c) Vorteil

(951) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

## d) Spezifität

- (952) Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung laut den Vorschriften selbst auf Unternehmen beschränkt ist, denen in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hightech-Bereichen (beispielsweise im BEV-Sektor) FuE-Aufwendungen entstehen. Somit beschränken die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen und Sektoren.

## e) Berechnung der Höhe der Subvention

- (953) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der gesamten nach dem zusätzlichen 100 %igen Abzug der geleisteten FuE-Aufwendungen zu entrichtenden Steuer.
- (954) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 0,57 % für die BYD Group, 0,03 % für die Geely Group und 1,53 % für die SAIC Group.

(3) *Steuerbefreiung für Dividendenausschüttungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen*

- (955) Für Unternehmen, die in Branchen tätig oder mit Projekten befasst sind, deren Entwicklung vom Staat speziell unterstützt und gefördert wird, sieht das Körperschaftsteuergesetz vor, dass insbesondere Erträge aus Kapitalbeteiligungen wie Dividenden und Bonuszahlungen zwischen förderfähigen gebietsansässigen Unternehmen von der Körperschaftsteuer befreit werden.

## a) Rechtsgrundlage

- (956) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 26 Absatz 2 des Körperschaftsteuergesetzes und die Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz der VR China.
- (957) In Artikel 25 des Körperschaftsteuergesetzes, der als Einleitungsteil für Kapitel IV „Steuervergünstigungsregelungen“ steht, heißt es: „Der Staat gewährt Unternehmen, die in Branchen oder Projekten tätig sind, deren Entwicklung vom Staat besonders unterstützt und gefördert wird, Körperschaftsteuerpräferenzen“. Darüber hinaus ist in Artikel 26 Absatz 2 festgelegt, dass die Steuerbefreiung für Erträge aus Kapitalbeteiligungen zwischen „förderfähigen gebietsansässigen Unternehmen“ gilt; der Anwendungsbereich wird also offenbar auf bestimmte gebietsansässige Unternehmen beschränkt.

## b) Ergebnisse der Untersuchung

- (958) Die Kommission hat festgestellt, dass einige Unternehmen der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von der Steuer auf zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttete Dividenden befreit wurden.

## c) Vorteil

- (959) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich bei dieser Regelung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

## d) Spezifität

- (960) Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Anwendung dieser Befreiung laut den Vorschriften selbst auf qualifizierte gebietsansässige Unternehmen beschränkt ist, die vom Staat erheblich unterstützt werden und deren Entwicklung dieser fördert. Somit beschränken die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen und Sektoren.

## e) Berechnung der Höhe der Subvention

- (961) Die Kommission berechnete die Höhe der Subvention, indem sie den normalen Steuersatz auf die ausgeschütteten Dividenden anwendete, die von den steuerpflichtigen Einnahmen abgezogen wurden.
- (962) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 0,17 % für die Geely Group und 1,09 % für die SAIC Group.

(4) *Beschleunigte Abschreibung der von Hightech-Unternehmen verwendeten Ausrüstung*

(963) In Artikel 32 des Körperschaftsteuergesetzes heißt es: „Ist eine beschleunigte Abschreibung von Sachanlagen eines Unternehmens aufgrund des technologischen Fortschritts oder aus anderen Gründen tatsächlich erforderlich, so kann der Abschreibungszeitraum in Jahren reduziert oder die beschleunigte Abschreibungsmethode angewandt werden.“

a) *Rechtsgrundlage*

(964) Rechtsgrundlage dieses Programms ist Artikel 32 des Körperschaftsteuergesetzes zusammen mit Artikel 98 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie folgende Bekanntmachungen:

- Bekanntmachung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die weitere Verbesserung der Maßnahmen bezüglich der Körperschaftssteuer zur beschleunigten Abschreibung von Sachanlagen (Bekanntmachung Nr. 106 von 2015),
- Ankündigung über Fragen im Zusammenhang mit der weiteren Verbesserung der Maßnahmen bezüglich der Körperschaftssteuer zur beschleunigten Abschreibung von Sachanlagen (Bekanntmachung Nr. 68 der staatlichen Steuerverwaltung von 2015),
- Bekanntmachung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die einschlägigen Maßnahmen bezüglich der Körperschaftssteuer zur Abschreibung von Ausrüstung und Instrumenten (Bekanntmachung Nr. 54 von 2018),
- Ankündigung der staatlichen Steuerverwaltung über die Umsetzung der einschlägigen Maßnahmen bezüglich der Körperschaftssteuer zur Abschreibung von Ausrüstung und Instrumenten (Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung Nr. 46 von 2018),
- Ankündigung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vorzugsregelungen auf die beschleunigte Abschreibung von Sachanlagen (Bekanntmachung Nr. 66 von 2019),
- Ankündigung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Verlängerung des Umsetzungszeitraums bestimmter Steuervergünstigungsregelungen (Bekanntmachung Nr. 6 des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung von 2021),
- Ankündigung des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die einschlägigen Maßnahmen bezüglich der Körperschaftssteuer zur Abschreibung von Ausrüstung und Instrumenten (Ankündigung Nr. 37 des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung von 2023).

(965) In der Bekanntmachung über die Maßnahmen zum Körperschaftsteuerabzug für Ausrüstungen und Geräte (Cai Shui (2018) Nr. 54) heißt es: „Wenn der Einheitswert einer von einem Unternehmen im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2020 neu erworbenen Ausrüstung bzw. von in diesem Zeitraum erworbenen Geräten 5 Mio. RMB nicht übersteigt, kann das Unternehmen diesen Wert als Pauschalbetrag in die Kosten und Ausgaben des laufenden Zeitraums einbeziehen und braucht bei der Berechnung seiner steuerpflichtigen Einnahmen keine jährliche Abschreibung mehr zu berechnen“. Diese Regelung ist nicht branchenspezifisch.

(966) Für Vermögenswerte mit einem Einheitswert von mehr als 5 Mio. RMB gelten weiterhin die Bekanntmachung über die Feinabstimmung der Körperschaftsteuerpolitik bei der beschleunigten Abschreibung von Sachanlagen (Cai Shui (2014) Nr. 75) und die Bekanntmachung über die weitere Feinabstimmung der Körperschaftsteuerpolitik bei der beschleunigten Abschreibung von Sachanlagen (Cai Shui (2015) Nr. 106). Diesen Bekanntmachungen zufolge kann auf Sachanlagen, die von Unternehmen in zehn Schlüsselindustrien erworben werden, die beschleunigte Abschreibungsmethode angewendet werden.

b) *Ergebnisse der Untersuchung*

(967) Die Kommission stellte fest, dass die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen im Untersuchungszeitraum für Sachanlagen mit einem Wert von mehr als 5 Mio. RMB pro Einheit keine beschleunigte Abschreibung vorgenommen haben. Da diese Sachanlagen nicht unter die Bekanntmachung Cai Shui (2014) Nr. 75 und die Bekanntmachung Cai Shui (2015) Nr. 106 fielen, kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die ausführenden Hersteller keine anfechtbaren Subventionen in Anspruch nahmen.

(5) *Abzug der Einnahmen aus Technologietransfers*

(968) Die Steuerverrechnung für Ausgaben im Bereich des Technologietransfers ermöglicht Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung bei ihren Ausföhrtätigkeiten. Im Rahmen dieser Regelung können 50 % der Einnahmen aus dem Verkauf der Technologie im Ausland von der Bemessungsgrundlage für die Körperschaftssteuer abgezogen werden, wobei als Limit die Kostendeckungsschwelle gilt.

a) *Rechtsgrundlage*

(969) Rechtsgrundlage dieses Programms ist Artikel 27 des Körperschaftsteuergesetzes sowie:

— die Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung über Fragen im Zusammenhang mit der Befreiung von bzw. der Ermäßigung der Körperschaftsteuer auf Erträge aus Technologietransfers (Bekanntmachung Nr. 212 von 2009).

b) *Ergebnisse der Untersuchung*

(970) Die Kommission stellte fest, dass eine der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen für die ins Ausland übertragene Technologie in den Genuss eines Einkommensteuerabzugs kam.

c) *Vorteil*

(971) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich bei dieser Regelung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

d) *Spezifität*

(972) Darüber hinaus ist die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Rechtsvorschriften, nach denen sich die gewährende Behörde richtet, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen beschränken, die am Transfer von Technologien unter der Bedingung der Ausföhrleistung beteiligt sind.

e) *Berechnung der Höhe der Subvention*

(973) Die Kommission berechnete die Höhe der Subvention, indem sie den normalen Steuersatz auf die Einnahmen aus dem Technologietransfer, die von den steuerpflichtigen Einnahmen abgezogen wurden, anwendete.

(974) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 0,05 % für die Geely Group.

(6) *Befreiung von der Batterieverbrauchsteuer*

(975) Die Befreiung von der Batterieverbrauchsteuer berechtigt BEV-Hersteller, die bestimmte Batterien gekauft haben, zu einer Befreiung von der üblicherweise anwendbaren 4 %igen Verbrauchssteuer. Diese Regelung ist auf bestimmte Produkte, darunter Lithiumbatterien, beschränkt.

a) *Rechtsgrundlage*

(976) Die Rechtsgrundlage für das Programm ist den folgenden Dokumenten zu entnehmen:

— Rundschreiben des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Erhebung der Verbrauchssteuer auf Batterien und Beschichtungen (Nr. 16 von 2015) (im Folgenden „Rundschreiben über Batterien“),

— Ankündigung der staatlichen Steuerverwaltung zu Fragen betreffend die Gestaltung der Erhebung der Verbrauchssteuer auf Batterien und Beschichtungen (Bekanntmachung Nr. 5 von 2015),

— Ankündigung der staatlichen Steuerverwaltung zur Klärung von Fragen im Zusammenhang mit der Erhebung der Verbrauchssteuer auf Batterien und Beschichtungen (Ankündigung Nr. 95 von 2015).

(977) Gemäß dem Rundschreiben über Batterien unterliegen Batterien der Verbrauchssteuer zum geltenden Satz von 4 %. Bestimmte Arten von Batterien wie Lithium-Primärbatterien und Lithium-Ionen-Batterien waren jedoch von dieser Verbrauchssteuer befreit.

(978) Dieses Rundschreiben wurde ursprünglich veröffentlicht, um die Energieeinsparung und den Umweltschutz zu fördern.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(979) Die Kommission stellte fest, dass mindestens eine der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen eine Verbrauchsteuerbefreiung von 4 % beim Erwerb von Batterien in Anspruch nahm.

c) Vorteil

(980) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich bei dieser Regelung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

d) Spezifität

(981) Diese Subvention ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Anwendung dieser Maßnahme nach den Rechtsvorschriften selbst auf bestimmte Batterien wie Lithium-Primärbatterien und Lithium-Ionen-Batterien beschränkt ist. Die Untersuchung ergab auch, dass diese Batterien in erster Linie im Wirtschaftszweig für BEV verwendet werden. Somit beschränken die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen und Sektoren.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(982) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde auf der Grundlage des Wertes der im UZ erworbenen Batterien berechnet, auf die die üblicherweise geltende 4 %ige Verbrauchssteuer angewendet wurde.

(983) Angesichts der in Abschnitt 3.7.2 beschriebenen Methode zur Berechnung der Höhe der Subvention für die Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt wurde für die nicht integrierten Hersteller von BEV die Höhe der Subvention nicht berechnet.

(984) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 1,37 % für die BYD Group.

(7) Subventionierung in Bezug auf nicht mitarbeitende Unternehmen (SAIC Group)

(985) Wie in Abschnitt 3.3.2.2 und in Erwägungsgrund 336 dargelegt, übermittelten bestimmte verbundene Unternehmen der SAIC Group keine Fragebogenantworten, obwohl dies auf der Grundlage der Anweisungen im Fragebogen und des anschließenden Aktenvermerks, in dem die Tätigkeiten aufgeführt sind, für die eine Beantwortung des Fragebogens notwendig war, angesichts des Umfangs ihrer Tätigkeiten eigentlich erforderlich gewesen wäre. <sup>(416)</sup>

(986) In Ermangelung von Antworten bestimmter verbundener Unternehmen, die an Tätigkeiten im Bereich Forschung und Entwicklung (im Folgenden „FuE“) und an der Lieferung bestimmter im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise genannter Teile und Komponenten beteiligt waren, musste sich die Kommission für diese Unternehmen auf die verfügbaren Informationen stützen. Insbesondere stützte sich die Kommission bei der Ermittlung der Höhe der Subventionierung auf ihre Bewertung in Bezug auf die Subventionierung ähnlicher Unternehmen des anderen in die Stichprobe einbezogenen nicht vertikal integrierten ausführenden Herstellers.

(987) Was FuE-Unternehmen betrifft, so übermittelte die SAIC Group eine Fragebogenantwort für ein verbundenes Unternehmen, das an diesen Tätigkeiten beteiligt war. Die Kommission ermittelte ein anderes verbundenes Unternehmen, das an denselben Tätigkeiten beteiligt war. Die SAIC Group weigerte sich jedoch, eine Fragebogenantwort für dieses Unternehmen vorzulegen. Daher musste die Kommission auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen.

<sup>(416)</sup> Aktenvermerk: Übermittlung einer Fragebogenantwort für verbundene Unternehmen erforderlich (t23.005730).

- (988) Da die Kommission die von dem verbundenen FuE-Unternehmen vorgelegten Informationen nur teilweise überprüfen konnte, vertrat sie die Auffassung, dass die Feststellungen in Bezug auf dieses Unternehmen nicht repräsentativ waren. Deshalb beschloss die Kommission, sich auf die Höhe der Subventionierung zu stützen, die für die überprüften FuE-Unternehmen der Geely Group ermittelt wurde. Im Falle der Geely Group übermittelten alle Unternehmen mit FuE-bezogenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der untersuchten Ware eine Fragebogenantwort, die anschließend überprüft werden konnte. Die Kommission beschloss folglich, ihre Feststellungen für die SAIC Group auf der Grundlage der Höhe der Subventionierung zu treffen, die für die überprüften FuE-Unternehmen der Geely Group ermittelt wurde. Die Subventionsbeträge bezogen sich auf folgende Regelungen: Vorzugsfinanzierung im Sinne von Abschnitt 3.5, Zuschussprogramme im Sinne von Abschnitt 3.6, Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt im Sinne von Abschnitt 3.7.1 und Einnahmenverzicht durch Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme im Sinne von Abschnitt 3.8. Diese Beträge wurden zu dem Gesamtsubventionsergebnis für die SAIC Group hinzugerechnet.
- (989) Bestimmte verbundene Unternehmen der SAIC Group, die an der Lieferung von Vorleistungen (ausgenommen Batterien und deren Komponenten) beteiligt waren, übermittelten keine Fragebogenantworten. Die Kommission prüfte zunächst die Subventionsbeträge, die für die verbundenen Lieferanten von Batterien und deren Komponenten festgestellt wurden. Angesichts des Anteils dieser Waren an den Gesamtherstellkosten im Vergleich zu den Teilen, die von den verbundenen Unternehmen, die keine Fragebogenantwort vorlegten, geliefert wurden, vertrat die Kommission jedoch die Auffassung, dass diese Unternehmen nicht repräsentativ waren. Anschließend befasste die Kommission mit den überprüften Informationen über die Unternehmen, die Vorleistungen – ausgenommen Batterien und deren Komponenten – liefern, und gelangte zu dem Schluss, dass der ermittelte Subventionsbetrag für den einzigen verbundenen Lieferanten<sup>(417)</sup>, der in diesem Stadium des Verfahrens überprüft worden war, in Anbetracht seiner Tätigkeiten (Bereitstellung von Vorleistungen) und des Anteils dieser Waren an den Gesamtherstellkosten eine angemessene Grundlage für ihre Feststellungen darstellte. Die Subventionsbeträge bezogen sich auf folgende Regelungen: Vorzugsfinanzierung im Sinne von Abschnitt 3.5, Zuschussprogramme im Sinne von Abschnitt 3.6, Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt im Sinne von Abschnitt 3.7.1. Diese Beträge wurden zu dem Gesamtsubventionsergebnis für die SAIC Group hinzugerechnet.

### 3.9. Sonstige Regelungen

- (990) In dem Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise wurden auch andere Regelungen aufgeführt, für die genügend Beweise vorlagen, die tendenziell darauf hindeuteten, dass den BEV-Herstellern anfechtbare Subventionen zur Verfügung standen. Im Laufe der Untersuchung holte die Kommission auch Informationen über weitere Programme ein, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern einen Vorteil verschaffen und ebenfalls anfechtbar sein könnten. Unbeschadet ihrer Anfechtbarkeit beschloss die Kommission vorläufig, zu diesem Zeitpunkt keine Feststellungen zu diesen Programmen zu treffen. Die Liste dieser Programme umfasst unter anderem:
- Bereitstellung von Energie zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt,
  - Bereitstellung anderer Rohstoffe für die Herstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt,
  - Versicherung zu Vorzugsbedingungen: Ausfuhrkreditversicherungen,
  - Zuschüsse im Rahmen der Maßnahme für die Parallelverwaltung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von Unternehmen (Parallel Administration of the Corporate Average Fuel Consumption – im Folgenden „CAFC“) und Gutschriften für NEV – Personenkraftwagen (im Folgenden „Parallele Gutschrift-Maßnahme“),
  - Befreiung von der Verbrauchssteuer, von Kennzeichengebühren und anderen Barsubventionen für BEV-Hersteller,
  - Steuerbefreiungen und -ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien sowie Umsatzsteuernachlässe für im Inland hergestellte Anlagen,
  - Ausfuhrsteuerermäßigungen.
- (991) Die Kommission behält sich das Recht vor, die Anfechtbarkeit dieser Regelungen weiter zu untersuchen und bis zur Unterrichtung über die endgültigen Feststellungen dieser Untersuchung oder anschließend im Rahmen einer Überprüfung nach Artikel 19 der Grundverordnung Feststellungen zu treffen.

<sup>(417)</sup> Da dieser Lieferant nicht als Lieferant von Batterien tätig ist, gibt es keine Überschneidungen bei der Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem in Abschnitt 3.7.2 beschriebenen angemessenen Entgelt.

3.10. **Schlussfolgerung zur Subventionierung**

- (992) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen berechnete die Kommission die Höhe der anfechtbaren Subventionen für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller nach den Bestimmungen der Grundverordnung, indem sie die Subventionen und Subventionsprogramme jeweils einzeln prüfte und die ermittelten Zahlen addierte, um die Gesamthöhe der Subvention der jeweiligen Gruppe ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum zu ermitteln. Zur Berechnung der nachstehenden Gesamthöhe der Subventionierung berechnete die Kommission zunächst den Prozentsatz der Subventionierung, d. h. die Höhe der Subventionen als prozentualen Anteil am Gesamtumsatz des Unternehmens. Dieser Prozentsatz wurde dann herangezogen, um die Subvention zu berechnen, die den im Untersuchungszeitraum getätigten Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union zuzurechnen ist. Anschließend wurden die Höhe der Subvention je im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführtes Stück der betroffenen Ware und die nachstehenden Spannen als Prozentsatz des CIF-Wertes (Cost, Insurance, Freight – Kosten, Versicherung und Fracht) derselben Ausfuhren je Stück berechnet.
- (993) Nach Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wurde der Gesamtbetrag der Subventionen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller auf der Grundlage der gewogenen durchschnittlichen Höhe der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelt wurde, wobei unerhebliche Beträge sowie die Subventionsbeträge, die unter den in Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung genannten Umständen ermittelt wurden, nicht berücksichtigt wurden. Bei der Ermittlung dieser Beträge berücksichtigte die Kommission allerdings auch Ergebnisse, die sich teilweise auf die verfügbaren Informationen stützten. Die Kommission ist der Auffassung, dass die in diesen Fällen berücksichtigten verfügbaren Informationen keine erheblichen Auswirkungen auf die zur angemessenen Ermittlung der Höhe der Subventionierung erforderlichen Informationen hatten, sodass die Ausführer, die nicht zur Mitarbeit bei dieser Untersuchung aufgefordert wurden, durch diesen Ansatz nicht benachteiligt werden. <sup>(418)</sup>
- (994) In Anbetracht der umfassenden Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller und der Repräsentativität der Stichprobe auch im Hinblick auf die Förderung durch die Subventionen hielt es die Kommission für angemessen, für „alle übrigen Unternehmen“ den höchsten Wert anzusetzen, der unter den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ermittelt wurde. Der Wert für „alle übrigen Unternehmen“ galt für diejenigen Unternehmen, die bei der Untersuchung nicht mitgearbeitet haben.

Unternehmen	Höhe der anfechtbaren Subventionen
BYD Group:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Geely Group:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

<sup>(418)</sup> Siehe sinngemäß auch WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (Artikel 21.5 DSU), Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 14. Mai 2009, Rn. 453.

Unternehmen	Höhe der anfechtbaren Subventionen
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC Group:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
Andere mitarbeitende Unternehmen	20,8 %
Alle übrigen Unternehmen	37,6 %

#### 4. SCHÄDIGUNG

##### 4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und Unionsproduktion

- (995) Die gleichartige Ware wurde im Untersuchungszeitraum von etwa zehn Herstellergruppen in der Union hergestellt, von denen einige in Form von mehreren juristischen Personen die gleichartige Ware herstellten. Bei den meisten dieser Unternehmen handelt es sich um Erstausrüster (OEM) von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festlegung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge<sup>(419)</sup> auf die Herstellung von BEV übergehen. Andere Unternehmen sind reine Hersteller von BEV. Sie bilden zusammen den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (996) Die Umstellung des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV ist in diesem Fall ein relevanter Faktor, der sich auf eine Reihe von Indikatoren im Zusammenhang mit der Lage des Wirtschaftszweigs auswirkt. Der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV ist mit hohen Vorab- sowie hohen laufenden Investitionen und Kosten in einem neuen, sich entwickelnden Markt mit rasch steigendem Verbrauch verbunden. Der Wirtschaftszweig der Union begann vor 2020, in die Elektrifizierung zu investieren.<sup>(420)</sup> Wie aus Tabelle 10 hervorgeht, investierten die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum 2 Mrd. EUR pro Jahr, während die Gesamtinvestitionen für den Übergang zur Elektrifizierung, wie in Erwägungsgrund 1092 dargelegt, auf 170 Mrd. EUR geschätzt werden. Bei der Prüfung aller Wirtschaftsfaktoren, die die Lage des Wirtschaftszweigs der Union beeinflussen, sollte gebührend berücksichtigt werden, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in diesem Übergang befindet. Somit können die sich daraus ergebenden Entwicklungen beeinflusst werden und einem anderen Muster folgen als in anderen ausgereifteren Wirtschaftszweigen.
- (997) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 1,6 Mio. Stück. Die Kommission ermittelte diese Zahl auf der Grundlage von Procom<sup>(421)</sup> und glich sie mit allen anderen verfügbaren Informationsquellen über den Wirtschaftszweig der Union ab. Dazu gehörten die Stichprobenantworten und öffentlich zugängliche Daten auf den Websites von Gruppen.
- (998) Einige Unionshersteller stellten im Bezugszeitraum auch die untersuchte Ware im betroffenen Land in Joint Ventures mit chinesischen Unternehmen her. Diese Herstellergruppen (BMW, Renault und Mercedes-Benz) führten die betroffene Ware in diesem Zeitraum aus China ein. Tatsächlich führte jede solche Gruppe von Herstellern in der Union im Untersuchungszeitraum hauptsächlich ein Modell von BEV aus China ein und ergänzte damit ihr Portfolio an in der Union hergestellten und auf dem Unionsmarkt verkauften BEV. Diese Hersteller führten im Untersuchungszeitraum eine Menge von rund [4,7–5,7] % des Unionsverbrauchs ein, wie in Tabelle 12 erläutert. Tesla führte ebenfalls erhebliche Mengen an BEV aus China ein. Volvo, das im Eigentum des chinesischen Unternehmens Geely steht, führte im Untersuchungszeitraum keine BEV mit der Marke Volvo aus China ein. Sein Anteilseigner führte BEV jedoch unter unterschiedlichen Marken aus China in die Union aus.

<sup>(419)</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

<sup>(420)</sup> <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/>

<sup>(421)</sup> Die Produktionsdaten für 2023 werden am 1. Juli 2024 öffentlich zugänglich sein.

(999) Bei der Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion konzentrierte sich die Kommission nicht auf Marken oder Erstausrüster-Gruppen, sondern auf den Ursprung der BEV-Herstellung. Daher bezog die Kommission die gesamte Unionsproduktion von BEV (d. h. in der Union hervorgebrachte oder hergestellte BEV) in ihre Analyse der Schädigung, der Schadensursache und des Unionsinteresses ein.

4.2. **Bestimmung des relevanten Unionsmarkts**

(1000) Da es keinen nennenswerten Eigenbedarfsmarkt für BEV gab, prüfte die Kommission alle Wirtschaftsindikatoren für den Wirtschaftszweig der Union auf der Grundlage von Daten für den freien Markt.

4.3. **Unionsverbrauch**

(1001) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch sowohl auf der Grundlage des sichtbaren als auch des tatsächlichen Verbrauchs.

(1002) Beim sichtbaren Verbrauch wurden die Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt berücksichtigt, die für 2020, 2021 und 2022 von der Europäischen Umweltagentur <sup>(422)</sup> (im Folgenden „EUA“) und für den Untersuchungszeitraum – da diese Informationen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Verordnung von der EUA noch nicht öffentlich zugänglich gemacht wurden – von S&P Global Mobility <sup>(423)</sup> gemeldet wurden, sowie Einfuhren aus Zolldaten der Mitgliedstaaten. Zolldaten wurden aus acht Mitgliedstaaten mit großen Einfuhrmengen und den größten regionalen Seehäfen erhoben: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Slowenien, Spanien und Schweden. Eine detaillierte Untersuchung dieser Daten ermöglichte es, zwischen Einfuhren von BEV (wie in Erwägungsgrund 184 erläutert) und Einfuhren anderer Waren wie Vierradfahrzeugen, Elektromobilitätsrollern usw. zu unterscheiden. Von anderen Mitgliedstaaten wurden nur sehr geringe Einfuhrmengen gemeldet, und ihr sehr niedriger Durchschnittspreis deutete darauf hin, dass im Großen und Ganzen andere Waren, die nicht unter die Warendefinition fallen, betroffen waren. Die Daten aus diesen acht Mitgliedstaaten wurden daher konservativ als genauer Indikator für BEV-Einfuhren akzeptiert.

(1003) Es sei darauf hingewiesen, dass der Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 1084 erläutert, hauptsächlich auftragsbezogen tätig ist und seine Verkaufsmenge daher eng mit der Zahl der Zulassungen von in der Union hergestellten BEV übereinstimmt.

(1004) Beim tatsächlichen Verbrauch wurden alle von der ACEA gemeldeten zugelassenen BEV auf dem Unionsmarkt berücksichtigt.

(1005) Es sei darauf hingewiesen, dass sowohl die EUA als auch die ACEA die Gesamtzahl der Zulassungen aller BEV in der Union melden. Beim Vergleich der Daten ergibt sich zwischen den beiden Quellen ein sehr geringer Unterschied zwischen – 0,34 % und 1,15 % im Bezugszeitraum.

(1006) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabella 1

**Unionsverbrauch (in Stück)**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Sichtbarer Unionsverbrauch	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	100	163	209	300
Tatsächlicher Unionsverbrauch (BEV-Zulassungen) <sup>(1)</sup>	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

<sup>(422)</sup> [https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track\\_total\\_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant\\_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A%2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display\\_type%22%3A%22tabular%22%7D](https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A%2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D)

<sup>(423)</sup> <https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html>

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
<i>Index</i>	100	163	209	282
zugelassene BEV in % aller Pkw-Zulassungen <sup>(2)</sup>	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
<i>Index</i>	100	169	224	270

(1) [https://www.acea.auto/files/20220202\\_PRPC-fuel\\_Q4-2021\\_FINAL.pdf](https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf), [https://www.acea.auto/files/20230201\\_PRPC-fuel\\_Q4-2022\\_FINAL-1.pdf](https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf), [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_full\\_year\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf), [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_September\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf). Zu beachten ist, dass sich die von der ACEA gemeldeten Daten von einer Quelle zur anderen leicht unterscheiden.

(2) <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>, [https://www.acea.auto/files/20230201\\_PRPC-fuel\\_Q4-2022\\_FINAL-1.pdf](https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf), [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_September\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf), [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_September\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf).

Quelle: S&P Global Mobility, EUA, ACEA und Zolldaten der Mitgliedstaaten

- (1007) Der sichtbare und der tatsächliche Verbrauch auf dem Unionsmarkt stiegen im Bezugszeitraum um 200 % bzw. 182 %. Dieser Anstieg spiegelt einen schrittweisen Übergang des Marktes der Union für Personenkraftwagen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV wider.
- (1008) Die Differenz zwischen den Zahlen für den tatsächlichen und den sichtbaren Verbrauch entspricht dem Umfang der Lagerbestände auf dem Unionsmarkt. Diese Lagerbestände wurden für die Unionshersteller nicht in nennenswerten Mengen ermittelt, da die Unionshersteller, wie in Erwägungsgrund 1084 erläutert, hauptsächlich auftragsbezogen produzieren; sie wurden daher hauptsächlich den Lagerbeständen eingeführter Fahrzeuge zugerechnet.
- (1009) Der Anstieg der Zahl der zugelassenen BEV als Prozentsatz aller Personenkraftwagen-Zulassungen zeigt einen schrittweisen Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV.

#### 4.4. Einfuhren aus dem betroffenen Land

##### 4.4.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (1010) Die Kommission ermittelte die Einfuhrmenge auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten sowie anhand der Zahl der Zulassungen eingeführter BEV. Diese Einfuhren beruhen auf dem Ursprungsland. Der Marktanteil der Einfuhren wurde anhand a) der Menge der tatsächlichen Einfuhren oder b) der Zulassungen der eingeführten Fahrzeuge als Prozentsatz a) der Daten über den sichtbaren Verbrauch bzw. b) des tatsächlichen Verbrauchs ermittelt, wie in Tabelle 1 dargestellt.
- (1011) Die Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union haben sich auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten wie folgt entwickelt:

Tabelle 2a

#### Einfuhrmenge in Stück und Marktanteil

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land (in Stück)	21 243	134 952	256 712	412 425
<i>Index</i>	100	635	1 208	1 941
Marktanteil	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
<i>Index</i>	100	390	579	648

Quellen: Zolldaten der Mitgliedstaaten

- (1012) Die tatsächliche Menge der Einfuhren aus der VR China stieg im Bezugszeitraum um 1 841 %.
- (1013) Der Marktanteil der Einfuhren aus China stieg von 3,9 % im Jahr 2020 auf 25,0 % im Untersuchungszeitraum, was einem Anstieg um mehr als 500 % bzw. etwa 21 Prozentpunkte entspricht.
- (1014) Die Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich auf der Grundlage der Zahl der Zulassungen wie folgt:

*Tabelle 2b*

**Einfuhrmenge in Stück und Marktanteil**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Zulassungen nach der Einfuhr aus dem betroffenen Land (in Stück)	18 934	132 768	246 090	346 345
<i>Index</i>	100	701	1 300	1 829
Marktanteil	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
<i>Index</i>	100	430	623	649

Quellen: EUA und S&P Global Mobility

- (1015) Die Zahl der Zulassungen nach der Einfuhr aus dem betroffenen Land stieg von weniger als 19 000 Stück im Jahr 2020 auf über 340 000 Stück im Untersuchungszeitraum. Dies entspricht einem Anstieg um 1 729 % im Bezugszeitraum.
- (1016) Auf dieser Grundlage stieg der Marktanteil der Einfuhren aus China von 3,5 % im Jahr 2020 auf 22,8 % im Untersuchungszeitraum, was einem Anstieg um mehr als 500 % oder mehr als 19 Prozentpunkte entspricht.
- (1017) Die Differenz zwischen der Menge der tatsächlichen Einfuhren und den Zulassungen nach der Einfuhr aus China (rund 66 000 Stück) zeigt erhebliche Lagerbestände an BEV chinesischen Ursprungs auf dem Unionsmarkt. Weitere Beweise für Lagerbestände lieferten die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, die am Ende des Untersuchungszeitraums Lagerbestände von rund 63 000 Stück meldeten. Unter Berücksichtigung der nicht in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller schätzte die Kommission, dass sich die tatsächlichen verkaufsbereiten Lagerbestände auf dem Unionsmarkt auf 66 000 Stück beliefen. Dies entspräche rund 4,3 % des Verbrauchs auf dem Unionsmarkt (Zulassungen) im Untersuchungszeitraum oder rund 19 % der Menge der Zulassungen nach der Einfuhr aus China im selben Zeitraum.

4.4.2. *Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land, Preisunterbietung und Verhinderung einer Preiserhöhung*

- (1018) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten.
- (1019) Der gewogene Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich wie folgt:

*Tabelle 3*

**Einfuhrpreise (in EUR/Stück)**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
China	28 154	24 510	26 441	25 269
<i>Index</i>	100	87	94	90

Quelle: Zolldaten der Mitgliedstaaten

- (1020) Die Preise der chinesischen Einfuhren auf den Unionsmarkt fielen im Bezugszeitraum um 10 %.
- (1021) Diese Entwicklung sollte jedoch auch vor dem Hintergrund einer sich ständig verändernden Mischung von aus China eingeführten BEV-Modellen betrachtet werden, da die Einfuhren im Bezugszeitraum zunahmen (siehe Tabellen 2a und 2b).
- (1022) Im Interesse eines fairen Vergleichs zwischen den eingeführten Waren und den vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten gleichartigen Waren verwendete die Kommission ein auf Warenkennnummern (PCN) beruhendes System der Warenkategorisierung, das die wesentlichen BEV-Eigenschaften berücksichtigte, die sich auf den Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten, insbesondere Länge, Reichweite, Leistung und Art des Radantriebs.<sup>(424)</sup> <sup>(425)</sup> Zwar handelt es sich bei den BEV um komplexe Produkte mit einer sehr großen Zahl unterschiedlicher Attribute und Merkmale (selbst Fahrzeuge, die unter einem einzigen Handelsmodell vertrieben werden, können in einer Vielzahl von Konfigurationen angeboten werden, auch je nach Wahl der als Option angebotenen Attribute durch den Abnehmer), dies bedeutet jedoch nicht, dass all diese unterschiedlichen Attribute einen erheblichen Einfluss auf den Preis haben und daher beim Preisvergleich berücksichtigt werden sollten. Die Kommission stellt fest, dass die interessierten Parteien nicht zur Struktur der Warenkennnummern Stellung genommen haben.
- (1023) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:
- i. die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, gegebenenfalls angepasst an den Händlereinkaufspreis, und
  - ii. die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der Einfuhren von in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden chinesischen Herstellern, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, gegebenenfalls angepasst an den Händlereinkaufspreis.
- (1024) Die Untersuchung ergab, dass die Vertriebskanäle der Unionshersteller und der chinesischen ausführenden Hersteller in diesem speziellen Fall sehr komplex sind und zahlreiche Zwischenhändler zwischen dem Hersteller und dem ersten unabhängigen Abnehmer umfassen können. Die Untersuchung zeigte, dass es drei verschiedene Handelsstufen gibt (siehe Erwägungsgrund 1025) mit mindestens vier Typen von Verkaufsmodellen (siehe Erwägungsgrund 1027). Daher beschloss die Kommission angesichts der besonderen Umstände des vorliegenden Falles, das Vorliegen einer Preisunterbietung auf der Ebene des Händlers (Händlereinkaufspreis) festzustellen. Die Kommission stellte fest, dass dies der zentrale Punkt ist, an dem der Wettbewerb stattfindet und die meisten Verkäufe getätigt werden. Auf die Verkäufe an Händler oder über Vertreter oder Großkunden entfallen etwa 95 % der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und etwa 78 % der Verkäufe der chinesischen ausführenden Hersteller. Darüber hinaus war keine Unterscheidung zwischen verbundenen und unabhängigen Händlern erforderlich, da die Untersuchung bestätigte, dass alle Händlereinkaufspreise marktüblich waren.
- (1025) Die drei wichtigsten Handelsstufen sind:
- i. das produzierende Unternehmen (Producing Entity, im Folgenden „PE“) oder das einführende Unternehmen des chinesischen Ausführers (Importing Entity, im Folgenden „IE“), das BEV herstellt bzw. einführt und an die nächste Handelsstufe verkauft, d. h. an das verbundene nationale Vertriebsunternehmen (National Sales Company, im Folgenden „NSC“) oder den unabhängigen Generalvertreiter (General Distributor, im Folgenden „GD“). Einige PE haben einen „Heimatmarkt“ (normalerweise das Land, in dem die Produktion stattfindet oder in dem sich der europäische Sitz des IE befindet), in dem sie auch die Funktionen eines NSC wahrnehmen;
  - ii. die mit dem PE oder IE verbundenen NSC, die sich auf Marketing- und Verkaufstätigkeiten konzentrieren und dabei die Besonderheiten des Marktes berücksichtigen, in dem sie tätig sind. Die NSC sind normalerweise auf den wichtigsten Märkten des PE vertreten und vertreiben die BEV über ihr verbundenes und unabhängiges Vertriebsnetz (Händler und/oder Vertreter). In Ländern, in denen es kein verbundenes NSC gibt (in der Regel Länder, in denen kleine Mengen verkauft werden), erfolgen die Verkäufe über einen unabhängigen GD (in der Regel exklusiv für das Land). Die GD erfüllen ähnliche Funktionen wie NSC und verteilen die BEV über ihr verbundenes und unabhängiges Vertriebsnetz (Händler und/oder Vertreter);

<sup>(424)</sup> In den Fällen, in denen festgestellt wurde, dass mehrere Attribute nicht nur eng mit dem Preis, sondern auch miteinander verknüpft sind, hat die Kommission erwogen, nur eines dieser Attribute in der Warenkennnummer zu belassen. Da beispielsweise die Bandbreite bereits in die Warenkennnummer aufgenommen wurde, wurde es nicht als sinnvoll erachtet, auch die Batteriekapazität hinzuzufügen, da beide eng miteinander verbunden sind.

<sup>(425)</sup> Ungeachtet der Schlussfolgerung, dass eine Marktsegmentierung in diesem Fall nicht angemessen ist, stellte die Kommission fest, dass die Länge eng mit den Segmenten verbunden ist, die in den am häufigsten verwendeten Fahrzeugkategorien definiert sind (d. h. auf der Grundlage der Buchstaben A, B, C usw.).

- iii. Vertriebsnetze aus Händlern und Vertretern. Händler sind die Unternehmen, die BEV von NSC und GD kaufen und an den Endabnehmer verkaufen. Vertreter sind Unternehmen, die die gleichen Funktionen erfüllen wie ein Händler, ohne jedoch das Eigentum an dem Fahrzeug zu irgendeinem Zeitpunkt zu übernehmen. Diese Unternehmen könnten auch als Händler für andere Fahrzeugtypen wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor fungieren.
- (1026) Im Allgemeinen legt das PE, IE oder NSC für jedes Land die unverbindliche Preisempfehlung fest, d. h. den Preis, den ein Hersteller Einzelhändlern für den Verkauf ihrer BEV empfiehlt. In Ländern, in denen es keine mit dem Hersteller verbundene Verkaufseinrichtungen gibt, wird die unverbindliche Preisempfehlung jedoch von dem unabhängigen GD festgelegt, der ähnliche Funktionen wie die NSC wahrnimmt. Die unverbindliche Preisempfehlung basiert auf dem Preis, den der Unionshersteller dem unabhängigen GD berechnet.
- (1027) Die wichtigsten Verkaufsmodelle sind folgende:
- i. Standard-Händlermodell – das batteriebetriebene Elektrofahrzeug wird vom PE, IE oder dem NSC an den Händler und vom Händler an den Abnehmer verkauft. Der Händler erhält häufig einen Rabatt vom PE. Daher ist keine Anpassung des Nettopreises des Händlers erforderlich. Der vom Endabnehmer gezahlte Preis ist dem PE in der Regel nicht bekannt, da die Händler diesen Preis unter Verwendung ihrer Marge aushandeln (Differenz zwischen der unverbindlichen Preisempfehlung und dem Händlerpreis).
  - ii. Vertretermodell – das batteriebetriebene Elektrofahrzeug wird direkt vom PE, IE oder dem NSC an den Abnehmer verkauft. Der Verkauf wird von einer Einrichtung vermittelt, die als Vertreter bezeichnet wird und nicht das Eigentum an dem Fahrzeug übernimmt, sondern den Verkauf aushandelt und abschließt. Für diese Arbeit erhält der Vertreter eine Provision. Bei diesen Einrichtungen kann es sich um dieselben Unternehmen handeln, die in der Regel als Händler anderer Fahrzeugtypen tätig sind. Sie erfüllen ähnliche Aufgaben wie der Händler. Daher wurde ein mit einem Händlerpreis vergleichbarer Preis ermittelt, indem der Endverwenderpreis an die Provision des Vertreters angepasst wurde.
  - iii. Fuhrparkverkaufsmodell, das für bestimmte Kategorien von Großkunden wie Vermietungsunternehmen, staatliche Einrichtungen und große Privatunternehmen bestimmt ist. Die PE, IE oder NSC verhandeln und verkaufen die BEV direkt. Dabei handelt es sich um die Verkaufsmengen sowohl der Unionshersteller als auch der chinesischen ausführenden Hersteller, die als mit dem Händlerniveau vergleichbar angesehen werden, da für die Verkaufsmenge ein Rabatt gewährt wird.
  - iv. Modell des unabhängigen GD – in diesem Fall addierte die Kommission zur Ermittlung eines Händlerpreises zum Preis der unabhängigen Vertreter eine Schätzung ihrer VVG-Kosten (wobei sie als Näherungswert die durchschnittlichen VVG-Kosten der NSC des Unionsherstellers oder des ausführenden Herstellers in den anderen Ländern heranzog, die für Unionshersteller von 0,5 % bis 3,6 % und für ausführende Hersteller von 2,1 % bis 8 % reichten). Ein fiktiver Gewinn von 3 % bei Verkäufen sowohl von Unionsherstellern als auch von ausführenden Herstellern an unabhängige GD wurde ebenfalls hinzugerechnet. Bei den Unionsherstellern betrifft eine solche Berichtigung rund 5 % ihrer Verkaufsmenge, während bei den ausführenden Herstellern 22 % ihrer Verkaufsmenge betroffen sind.
  - v. Online-Verkäufe – Einige ausführende Hersteller (und ihre NSC) haben online direkt an Endkunden einschließlich Privatpersonen verkauft, ohne Vermittlung eines Händlers oder Vertreters. Die Preise dieser Verkäufe konnten in dieser Phase der Untersuchung nicht auf Händlerebene berichtigt werden, mit Ausnahme der Zuweisung und des Abzugs von monetären Vergütungen für die Erreichung bestimmter Verkaufsziele, die Unternehmen gewährt werden, die in dem Gebiet, in dem die Online-Verkäufe ihren Ursprung hatten, Marketingtätigkeiten (z. B. Betrieb von Ausstellungsräumen und Testfahrdiensten) ausüben.
- (1028) Der Preisvergleich wurde für jeden Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge auf derselben Handelsstufe (Händlereinkaufspreis oder gleichgestellter Preise) nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen, wie vorstehend erläutert, und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen oder anderen Anreizen für Verkäufe an Unternehmen auf der Stufe eines Händlers oder Vertreters vorgenommen. Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum theoretisch erzielten Umsatzes.
- (1029) Demnach betrug die gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne bei den Einfuhren aus dem betroffenen Land auf dem Unionsmarkt 12,7 %.
- (1030) Da der Wettbewerb weitgehend preisbasiert ist und seine Preise sehr transparent (d. h. auf dem Markt bekannt) sind, wird eine solche Spanne als erheblich angesehen.

- (1031) Die Entsprechung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union lag bei jedem ausführenden Hersteller bei über 90 %. Zwei chinesische Warenkennnummern wurden jeweils mit einer sehr ähnlichen Warenkennnummer der Union verglichen. In beiden Fällen entsprach die verwendete Warenkennnummer der Union niedrigeren technischen Spezifikationen als die chinesische Warenkennnummern, weshalb der Vergleich zugunsten des chinesischen ausführenden Herstellers ausfiel.
- (1032) Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Preise der BEV von BYD und SAIC eine siebenjährige Garantie für das BEV enthalten, während die Garantie für die BEV des Wirtschaftszweigs der Union nur zwei Jahre betrug. Daher ist die in Erwägungsgrund 1029 festgestellte Preisunterbietung zu niedrig angesetzt.
- (1033) Was die Verhinderung einer Preiserhöhung betrifft, so zeigte die Entwicklung der Verkaufspreise und der Herstellstückkosten in der Union im gesamten Bezugszeitraum in Tabelle 7 eine erhebliche Verhinderung einer Preiserhöhung. Der Wirtschaftszweig der Union konnte seine Preise nicht so stark erhöhen, dass seine Kosten damit gedeckt würden. Dies bedeutete, dass der Wirtschaftszweig der Union im gesamten Bezugszeitraum Verluste bei den Verkäufen von BEV verzeichnete.
- (1034) Insbesondere stellte die Kommission fest, dass der Verkaufspreis der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller 30 % unter den gewogenen durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union lag. Dieser Indikator wurde für jeden Warentyp getrennt ermittelt.
- (1035) Ein wichtiger Faktor für diese Preiserhöhung war, dass die Zulassungen nach der Einfuhr subventionierter Einfuhren aus der VR China mengenmäßig um 1 729 % steigen und im Untersuchungszeitraum im Vergleich zu 2020 einen Marktanteil von 22,8 % erreichen konnten (siehe Tabelle 2b). Diese Verkäufe gingen hauptsächlich zulasten der Unionshersteller, die Marktanteile verloren. Darüber hinaus wurde die Verhinderung einer Preiserhöhung auch dadurch erklärt, dass die chinesischen Einfuhren unabhängig vom Warentyp mit den Unionsverkäufen im Wettbewerb stehen. Selbst wenn die Union ihre Verkäufe teurerer Modelle steigern würde, würden auch diese Modelle mit einem Typ chinesischer BEV konkurrieren. Dies hat dazu beigetragen, dass der Wirtschaftszweig der Union zweistellige Verluste verzeichnete, wie aus Tabelle 10 hervorgeht.
- (1036) Die CCCME brachte vor, dass die Kommission beim Preisvergleich die Marke des BEV berücksichtigen sollte. Die CCCME brachte ferner vor, dass der Markenwert des Herstellers die Verkaufs- und Weiterverkaufspreise der BEV treibe und dass die BEV-Hersteller in der Union für ihre BEV in jedem Segment auf der Grundlage ihres Markenwerts wesentlich höhere Preise verlangen könnten.
- (1037) Die Kommission stellt fest, dass die CCCME nicht erläutert hat, wie die Kommission die Marke beim Preisvergleich berücksichtigen sollte. Darüber hinaus weist sie darauf hin, dass jeder Markenwert, den die Unionshersteller möglicherweise haben, auf ihrer langen und umfassenden Erfahrung bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor beruhte und dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass dies automatisch auf BEV übertragen wird. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Elektrifizierung eine Wende im nicht auf Preisen beruhenden Wettbewerb darstellt, indem sie die traditionellen Merkmale in Frage stellt, auf denen die Hersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ihren Wettbewerbsvorteil aufgebaut haben. Gemeinsame Werte, die von Automobilherstellern verwendet werden, umfassen Leistung, Kraftstoffeffizienz, Technologie, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Design. Diese Produktmerkmale werden jedoch durch die Einführung elektrischer Technologien infrage gestellt. So legen die BEV beispielsweise aufgrund der Eigenschaften von Elektromotoren die Leistung neu fest. Von allen Eigenschaften ist die Bandbreite aufgrund der geringen Leistungsfähigkeit von BEV gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und der erheblichen Diskrepanz zwischen den BEV-Modellen in Bezug auf die maximale Reichweite am kritischsten. Darüber hinaus ist das rasche Wachstum von Tesla ein klares Beispiel dafür, dass der auf Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor basierende Markenwert oder dessen Fehlen für den Erfolg und die Preismacht auf dem Markt für BEV von untergeordneter Bedeutung ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (1038) Die CCCME machte zudem geltend, dass die Kommission beim Preisvergleich die Daten aller in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und aller anderen chinesischen ausführenden Hersteller, die Anträge auf individuelle Ermittlung gestellt hätten, berücksichtigen sollte, insbesondere die Daten von Tesla, da auf sie im Untersuchungszeitraum rund 50 % der BEV-Ausfuhren in die Union entfielen.
- (1039) Die Preisunterbietungsspanne sowie alle anderen mikroökonomischen Indikatoren werden auf der Grundlage der überprüften Daten berechnet, die von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern übermittelt werden. Wie in Erwägungsgrund 49 erläutert, wurde Tesla nicht als chinesischer ausführender Hersteller in die Stichprobe einbezogen. Folglich wurden die Daten dieses ausführenden Herstellers, der eine individuelle Ermittlung beantragte, nicht in die Berechnung der Preisunterbietung einbezogen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

- (1040) Unternehmen 24 behauptete, der Markt für BEV sei aus zwei Hauptgründen kein homogener Markt. Erstens, weil es keinen unabhängigen Markt für BEV gebe, da der Markt für BEV Teil des Marktes für Personenkraftwagen sei, der auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor umfasse, und die BEV mit den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor konkurrierten. Zweitens sei der Markt für BEV in mehrere Segmente unterteilt. Unternehmen 24 erklärte, dass die Marktsegmentierung für eine genaue Bewertung der Lage des Wirtschaftszweigs der Union relevant sei, weshalb die Kommission zwischen verschiedenen BEV-Marktsegmenten unterscheiden sollte. Unternehmen 24 führte weiter aus, dass die EU Fahrzeuge zwar auf der Grundlage ihrer Größe und Merkmale in Klassen einstuft, Schlüsselfaktoren für die Bestimmung der Marktsegmentierung seien jedoch andere Kriterien wie Preis und Markenimage. Hinsichtlich der Verkaufspreise wies Unternehmen 24 darauf hin, dass der Markt für BEV in „Einstieg“, „Mittel“, „Premium“ und „Luxus“ unterteilt werden könne. Unternehmen 24 gab außerdem an, dass innerhalb jedes Segments klar zwischen Premium- und Basis-Niveau-Marken unterschieden werde, was sich auf Aspekte wie Leistung, Funktionen, Merkmale, Vertriebsnetze und Kundendienst stütze. Unternehmen 24 erklärte zudem, dass diese Faktoren für das Ausmaß des Wettbewerbs zwischen den Marktteilnehmern und die Frage, ob zwei Produkte nahe beieinander lägen, entscheidend seien. Unternehmen 24 gab ferner an, dass sich die meisten BEV-Hersteller in der Union bisher auf Premium-Fahrzeugmodelle konzentriert hätten, die höhere Gewinnspannen ermöglichten und infolgedessen EU-Marken in den Markteinstiegssegmenten nicht stark vertreten seien, was im Gegensatz zur Situation im traditionellen Sektor für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor stehe. Daraus folgt, dass nach Angaben von Unternehmen 24 die Einfuhren aus China und insbesondere die chinesischen BEV-Marken bisher hauptsächlich auf das Basisniveau in den billigeren Marktsegmenten ausgerichtet waren, in denen EU-Alternativen noch nicht stark vertreten seien. Daher brachte Unternehmen 24 vor, dass die Einfuhren aus der VR China den Wirtschaftszweig der Union auf dem Unionsmarkt für BEV größtenteils ergänzten und nicht mit ihm konkurrierten.
- (1041) Die Kommission erinnert daran, dass der Markt für Personenkraftwagen mehrere Antriebssysteme umfasst: Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Hybridfahrzeuge (nicht steckbar), Plug-in-Hybridfahrzeuge, BEV und Brennstoffzellenfahrzeuge. Bei Brennstoffzellenfahrzeugen und BEV handelt es sich um emissionsfreie Fahrzeuge, während Plug-in-Hybridfahrzeuge, Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einen Verbrennungsmotor haben. Diese Fahrzeugtypen können miteinander konkurrieren, wenn auch nur in sehr begrenztem Umfang. Gleichzeitig stehen diese Fahrzeugtypen nur in sehr begrenztem Maße mit Krafträdern, Elektrofahrrädern, Rollern usw. im Wettbewerb. Die vorliegende Untersuchung betrifft jedoch BEV, nicht alle Personenkraftwagen oder Mobilitätsfahrzeuge. Soweit ein Wettbewerbsverhältnis zu anderen Fahrzeugen besteht, würde dies nicht dazu führen, dass diese Fahrzeuge Gegenstand dieser Untersuchung sind; ebenso wenig würde ein solcher begrenzter Wettbewerb die in dieser Untersuchung getroffenen Feststellungen zu den Auswirkungen der subventionierten Einfuhren der gleichartigen Ware auf den Wirtschaftszweig der Union infrage stellen.
- (1042) Die Kommission erinnert ferner daran, dass es keine allgemein anerkannte Segmentierung von Personenkraftwagen gibt, und stellt fest, dass das im Einleitungsdokument genannte Klassifizierungssystem auf allgemeinen Beschreibungen dessen, was traditionell als Segmente in diesem Wirtschaftszweig bezeichnet wird, und nicht auf objektiven und messbaren Kriterien des Wirtschaftszweigs der Union beruhte. Infolgedessen gab es keine klare Trennungslinie zwischen den angeblichen Segmenten. Im Einleitungsdokument verwies die Kommission auf solche Segmente im Sinne der BEV-Warentypen. Dies gilt umso mehr für die von Unternehmen 24 vorgeschlagene Segmentierung, die nicht einmal eine Beschreibung der angeblichen Segmente enthielt, sondern nur Namen (d. h. „Einstieg“, „Mittel“, „Premium“ und „Luxus“) mit gemeinsamen Marketingbegriffen, die einen großen Auslegungsspielraum haben.
- (1043) Die Kommission stellt zudem fest, dass BEV zwar unterschiedliche Typen umfassen, aber alle dieselben grundlegenden Eigenschaften und dieselbe Hauptnutzung aufweisen, d. h. die Beförderung einer kleinen Zahl von Personen von einem Punkt zum anderen. Sie unterliegen auch denselben Vorschriften, z. B. in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, Genehmigungsanforderungen und Teile des Straßennetzes, in denen sie verkehren dürfen. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen können die BEV als hinreichend austauschbar angesehen werden. Darüber hinaus wurden, wie in Erwägungsgrund 1022 erläutert, bei der Warenkennnummer die wesentlichen Eigenschaften der BEV berücksichtigt, die sich auf den Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten, wie Länge, Reichweite, Leistung und Typ des Radantriebs, und daher wurde der gleichartige Warentyp der Union mit den ähnlichen chinesischen Warentypen verglichen, was bedeutet, dass die angeblich billigen oder angeblich hochwertigen BEV aus der VR China mit ähnlichen Unionsmodellen verglichen wurden.
- (1044) In Bezug auf die von chinesischen Herstellern verkauften BEV-Typen und das Ausmaß des Wettbewerbs mit den Unionsherstellern ergab die Untersuchung, dass die chinesischen ausführenden Hersteller in vollem Umfang mit den vom Wirtschaftszweig der Union verkauften BEV konkurrieren (wie in Erwägungsgrund 1031 erläutert, war die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union im Durchschnitt sehr hoch (über 90 %), und diese Übereinstimmung entspricht 88 % der Gesamtverkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller). Tatsächlich waren die von Unionsherstellern und chinesischen ausführenden Herstellern auf dem Unionsmarkt verkauften Typen von BEV eines der Kriterien für die Auswahl der Stichprobe der Unionshersteller und der ausführenden Hersteller, wie in den Erwägungsgründen 33, 36 und 49 erläutert.

- (1045) Im Untersuchungszeitraum führten die chinesischen ausführenden Hersteller ein breites Spektrum von BEV-Modellen zu erheblich unterschiedlichen Preisen aus und konkurrierten mit den von Unionsherstellern hergestellten BEV-Modellen, und sie planen, ihr Portfolio für den Unionsmarkt in naher Zukunft noch weiter auszubauen.
- (1046) So verkaufte der in die Stichprobe einbezogene chinesische ausführende Hersteller BYD auf dem Unionsmarkt Modelle mit einem Listenpreis von weniger als 30 000 EUR, wie z. B. Dolphin, Modelle mit einem Listenpreis von rund 40 000 EUR, wie Atto 3, aber auch Modelle, die er als Premium oder Luxus mit einem Listenpreis von mehr als 70 000 EUR betrachtet, wie HAN und TANG.<sup>(426)</sup> In ähnlicher Weise hat die Geely Group ihre BEV der Serie Polestar als Premiummodelle vermarktet<sup>(427)</sup> und diese im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführt. Ein anderes von Geely produziertes BEV, der Lotus Eletre, wird als Hyper-SUV<sup>(428)</sup> vermarktet und auf dem Unionsmarkt zu Listenpreisen von bis zu 150 000 EUR angeboten.
- (1047) Zusätzlich zu den im Untersuchungszeitraum verkauften BEV-Typen stellt die Kommission fest, dass sich der Unionsmarkt für BEV ständig weiterentwickelt und die Unionshersteller und Ausführende, einschließlich der chinesischen Ausführende, ihr Portfolio angebotener BEV jedes Jahr erweitern. So kündigte die Stellantis-Gruppe, eine Unionsgruppe von BEV-Herstellern, im Oktober 2023 ihre neues kostengünstiges batteriebetriebenes Elektrofahrzeug Citroën e-C3 an, das ab 23 300 EUR erhältlich ist. Im Gegensatz dazu stellte die in die Stichprobe einbezogene chinesische SAIC Group im März 2024 eine Reihe neuer Modelle vor<sup>(429)</sup>, darunter das „hochwertige intelligente“ IM L6, die „mittlere bis große Hatchback-Limousine“ MG9 und den „mittleren bis großen reinen Elektro-Coupé“ SUV MGS9. Weitere Ankündigungen der Einführung neuer BEV-Modelle wurden in Erwägungsgrund 1127 ebenfalls erwähnt.
- (1048) Daher wurde der Schluss gezogen, dass die chinesischen ausführenden Hersteller nicht auf bestimmte spezifische Typen von BEV beschränkt sind, wie es von Unternehmen 24 angenommen wird.
- (1049) Aus den vorstehenden Gründen kam die Kommission zu dem Schluss, dass BEV einen einheitlichen und kontinuierlichen Markt für austauschbare Waren bilden und dass eine Segmentanalyse in diesem Fall weder gerechtfertigt noch angemessen ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 4.5. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

##### 4.5.1. Allgemeine Bemerkungen

- (1050) Im Einklang mit Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Prüfung der Auswirkungen der subventionierten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (1051) Wie in Erwägungsgrund 26 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (1052) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage von Daten von Prodcorn, der EUA, S&P Global Mobility, Stichprobendaten und Websites der Unionshersteller. Diese Daten bezogen sich auf alle Unionshersteller. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (1053) Die makroökonomischen Indikatoren sind: Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Subventionsspannen und Erholung von einer früheren Subventionierung.
- (1054) Die mikroökonomischen Indikatoren sind: durchschnittliche Preise je Einheit, Kosten je Einheit, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

<sup>(426)</sup> <https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023>

<sup>(427)</sup> <https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707>

<sup>(428)</sup> <https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/>

<sup>(429)</sup> [https://www.saicmotor.com/english/latest\\_news/saic\\_motor/59418.shtml](https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml)

4.5.2. Makroökonomische Indikatoren

4.5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(1055) Die gesamte Unionsproduktion, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 4

**Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Produktionsmenge (in Stück)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	100	165	220	298
Produktionskapazität (in Stück)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	100	161	225	287
Kapazitätsauslastung	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	100	103	98	104

Quelle: Procom <sup>(430)</sup>, Stichprobendaten und Websites der Unionshersteller

(1056) Die Produktion von BEV stieg im Bezugszeitraum um rund 200 %. Der Produktionsanstieg war in diesem Zeitraum erheblich und relativ konstant, was auf einen schrittweisen Übergang des Marktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV zurückzuführen war.

(1057) Es liegen keine offiziellen Daten über die Gesamtproduktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union vor. Daher wurde die Gesamtproduktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage der überprüften Kapazitätsauslastung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und der Gesamtproduktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union berechnet. Auf dieser Grundlage erhöhte sich die Produktionskapazität im Bezugszeitraum um 187 %.

(1058) Die Untersuchung ergab, dass einige Unionshersteller Produktionslinien für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Produktionslinien für BEV umwandelten und dass diese Produktionslinien daher ausschließlich für die Herstellung von BEV bestimmt waren oder dass sie sie in ihren Fertigungsstätten zusammen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Wesentlichen im Rahmen desselben Herstellungsprozesses herstellten, um vorhandene Vermögenswerte, Verfahren und Kompetenzen zu nutzen und Mengenflexibilität zu gewährleisten.

(1059) Je nachdem, wie die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, wie in Erwägungsgrund 1058 erläutert, BEV herstellten, wurde ihre Produktionskapazität wie folgt berechnet: i) auf der Grundlage der Höchstzahl der pro Tag hergestellten BEV multipliziert mit der produktiven Arbeitszeit unter Berücksichtigung von 2-3 Schichten, einschließlich Wartung, für 46-48 Wochen pro Jahr oder ii) auf der Grundlage der Gesamtproduktionskapazität für alle Personenkraftwagen nach Abzug der Produktion aller anderen Personenkraftwagen mit Ausnahme von BEV.

(1060) Die Kapazitätsauslastung stieg im Bezugszeitraum um 4 %. Da die Kapazitätsauslastung im Untersuchungszeitraum unter 40 % lag, kann der Schluss gezogen werden, dass der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Produktionskapazitäten verfügt, um den künftigen Anstieg der Nachfrage nach BEV zu decken, und dass darüber hinaus mehr Kapazitäten von der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die Produktion von BEV verteilt werden können.

<sup>(430)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120\\_\\_custom\\_10709623/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en) Aus Gründen der Vertraulichkeit meldet Procom nicht das Produktionsvolumen für jeden Mitgliedstaat. Die Produktionsdaten für 2023 werden am 1. Juli 2024 öffentlich zugänglich sein.

## 4.5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

- (1061) Die Kommission ermittelte die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt auf der Grundlage der Angaben der EUA und der S&P Global Mobility über die Zulassung von in der Union hergestellten BEV.
- (1062) Auf dieser Grundlage entwickelten sich die Verkaufsmenge und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 5

**Verkaufsmenge und Marktanteil**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (Zulassungen) in Stück	379 138	583 992	739 101	987 586
<i>Index</i>	100	154	195	260
Marktanteil (am sichtbaren Verbrauch)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
<i>Index</i>	100	94	93	87
Marktanteil (am tatsächlichen Verbrauch – Zulassungen)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
<i>Index</i>	100	95	93	92

Quelle: Angaben der EUA und der S&P Global Mobility über Zulassungen

- (1063) Die Verkäufe der Unionshersteller stiegen im Bezugszeitraum um 160 %. Diese Entwicklung ähnelt der Produktionsentwicklung im selben Zeitraum. Die BEV wurden hauptsächlich über Händler verkauft. Die wichtigsten Endverwender waren Verbraucher und Großkunden, die in der Regel die Herstellung maßgeschneiderter Fahrzeuge beauftragten, anstatt sie aus Lagerbeständen zu bestellen.
- (1064) Trotz des starken Anstiegs des Verbrauchs ging der Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 13 % oder 9 Prozentpunkte bzw. um 8 % oder mehr als 5 Prozentpunkte auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs zurück. Dagegen stieg der Marktanteil der Einfuhren aus China auf diesem boomenden Markt um mehr als das Fünffache, was zulasten des Wirtschaftszweigs der Union ging.

## 4.5.2.3. Wachstum

- (1065) Die BEV-Produktion und -Verkäufe (Zulassungen) des Wirtschaftszweigs der Union wiesen im Bezugszeitraum ein kontinuierliches und erhebliches Wachstum auf, was mit der schrittweisen Umstellung des Marktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV im Einklang steht.
- (1066) Das Wachstum der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf einem so wachsenden Markt war deutlich geringer als der Anstieg des Verbrauchs.
- (1067) Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union ging im Bezugszeitraum auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs um 9 Prozentpunkte oder auf der Grundlage der Zulassungen um mehr als 5 Prozentpunkte zurück. Eingeführte BEV (Zulassungen) hatten im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von fast 34,8 %. Der größte und am schnellsten wachsende Marktanteil der chinesischen ausführenden Hersteller im Bezugszeitraum, wie in Tabelle 2a und Tabelle 2b dargestellt.

4.5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

(1068) Beschäftigung und Produktivität entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

*Tabelle 6*  
**Beschäftigung und Produktivität**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Zahl der Beschäftigten	39 995	66 053	99 939	115 835
<i>Index</i>	100	165	250	290
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	14	14	12	14
<i>Index</i>	100	100	88	103

Quelle: Procom und in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

- (1069) Beschäftigung und Produktivität wurden anhand der Beschäftigung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller berechnet, die auf die Produktionsmenge des gesamten Wirtschaftszweigs der Union hochgerechnet wurde.
- (1070) Die Zahl der Beschäftigten stieg im Bezugszeitraum von rund 40 000 auf rund 116 000, was einem Anstieg um 190 % entspricht. Diese Entwicklung folgte im Großen und Ganzen der Entwicklung der Produktion.
- (1071) Im Allgemeinen verlagert der Wirtschaftszweig der Union die Beschäftigten von der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die BEV-Produktion, da die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor abnimmt und die BEV-Produktion steigt. In diesem Zusammenhang sichert der Wirtschaftszweig der Union Arbeitsplätze durch Neuqualifizierung (Weiterbildung und Umschulung) und bietet seinen Beschäftigten Möglichkeiten, sich auf elektrische Antriebe einzustellen.
- (1072) Die Produktivität war im Bezugszeitraum relativ stabil.

4.5.2.5. Höhe der Subvention und Erholung von früherer Subventionierung

- (1073) Alle Subventionsbeträge lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der tatsächlichen Höhe der Subventionierung auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land nicht unerheblich.
- (1074) Dies ist die erste Antisubventionsuntersuchung zu der betroffenen Ware. Daher lagen keine Daten für eine Bewertung der Auswirkungen einer möglichen früheren Subventionierung vor.

4.5.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

4.5.3.1. Preise und preisbeeinflussende Faktoren

- (1075) Die gewogenen durchschnittlichen Verkaufsstückpreise, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellten (einschließlich der Verkäufe der verbundenen Unternehmen, die zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden) in der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

*Tabelle 7*  
**Verkaufspreise in der Union**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	24 404	27 557	31 244	33 560
<i>Index</i>	100	113	128	138

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Herstellstückkosten (in EUR/Stück)	30 683	32 029	35 079	38 140
<i>Index</i>	100	104	114	124

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

- (1076) Die durchschnittlichen Verkaufspreise pro Stück des Wirtschaftszweigs der Union stiegen um 38 %. Diese Entwicklung wurde durch Veränderungen beim Mix der Modelle beeinflusst, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum verkauft wurden, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unionsmarkt allmählich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht und während des gesamten Bezugszeitraums neue Modelle eingeführt und verkauft wurden. <sup>(431)</sup>
- (1077) Bei den oben dargestellten Herstellkosten handelt es sich um die vollen Herstellkosten der verkauften BEV, einschließlich Komponenten und Rohstoffen, sonstiger Herstellungseinzelkosten und der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (VVG-Kosten), einschließlich der Kosten für Forschung und Entwicklung (FuE).
- (1078) Die durchschnittlichen Produktionskosten pro Stück des Wirtschaftszweigs der Union stiegen um 24 %. Diese Entwicklung wurde auch durch Veränderungen im Modellmix beeinflusst. Darüber hinaus waren die Stückkosten auch auf den Anstieg der Kosten für Komponenten zurückzuführen, insbesondere für Batterien wegen steigender Kosten für Rohstoffe wie Kobalt, Nickel und Lithium. Die Kosten für andere Komponenten stiegen ebenfalls, insbesondere für diejenigen, die von der Energiekrise betroffen waren, wie Stahl und andere Metalle. Ein Faktor, der sich auf die Stückkosten auswirkte, war der Anstieg der Produktions- und Verkaufsmengen, wie aus den Tabellen 4 und 5 hervorgeht, da die Unionshersteller in der Lage waren, die Fixkosten auf größere Mengen an BEV zu verteilen. Die Kommission stellte fest, dass es sich beim BEV-Wirtschaftszweig um einen kapitalintensiven Wirtschaftszweig mit hohen Fixkosten handelt und daher ein hohes Produktionsvolumen zu einem Rückgang der Produktionsstückkosten führt.
- (1079) Die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller setzten die Preise auf dem Unionsmarkt nach den Preisen ihrer wichtigsten Wettbewerber für ähnliche Modelle fest. Im Allgemeinen setzten die Unionshersteller einen Listenpreis für alle Modelle oder die unverbindliche Preisempfehlung fest, d. h. den Preis, den ein Hersteller den Händlern für den Verkauf seiner BEV empfiehlt. Die unverbindliche Preisempfehlung wird regelmäßig überprüft. Doch selbst wenn die unverbindliche Preisempfehlung feststeht, kann der Endpreis, den der Abnehmer zahlt, aufgrund der Preisnachlässe, die der Verkäufer dem Verbraucher anbietet, schwanken.
- (1080) Der Markt für BEV ist ein stark wettbewerbsorientierter und sich rasch entwickelnder Markt. Darüber hinaus ist er sehr transparent, da alle Verkäufer von BEV die unverbindliche Preisempfehlung veröffentlichen. Aufgrund der Preistransparenz ist der Markt für BEV sehr preispfindlich. Daher führen Preiserhöhungen aufgrund von Kostensteigerungen in der Regel zu einem Rückgang der Verkaufsmengen.

#### 4.5.3.2. Arbeitskosten

- (1081) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 8

#### Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
<i>Index</i>	100	106	110	124

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

<sup>(431)</sup> <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models>

(1082) Die durchschnittlichen Arbeitskosten stiegen im Bezugszeitraum um 24 %. Diese Entwicklung spiegelte den Anstieg der Gehälter und sonstigen Arbeitskosten in einer Zeit hoher Inflation, insbesondere in den Jahren 2022 und 2023 wider.

4.5.3.3. Lagerbestände

(1083) Die Lagerbestände der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 9  
Lagerbestände

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Schlussbestände (in Stück)	7 493	9 460	15 504	25 431
<i>Index</i>	100	126	207	339
Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
<i>Index</i>	100	74	97	114

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

(1084) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union hauptsächlich auftragsbezogen arbeitet und die Lagerbestände als Prozentsatz der Produktion daher im Allgemeinen gering waren.

(1085) Die Schlussbestände der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller erhöhten sich im Bezugszeitraum um 239 %, was auf den Produktionsanstieg in diesem Zeitraum zurückzuführen war. Die Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion stiegen im Bezugszeitraum um 14 %. Diese Entwicklung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass im Untersuchungszeitraum mehr Modelle auf dem Markt angeboten wurden als im Jahr 2020.

4.5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

(1086) Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 10  
Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	- 22,3 %	- 10,9 %	- 8,9 %	- 10,8 %
<i>Index</i>	- 100	- 49	- 40	- 48
Cashflow (in EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
<i>Index</i>	- 100	- 62	- 123	- 143
Investitionen (in EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
<i>Index</i>	100	97	88	100
Kapitalrendite	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
<i>Index</i>	- 100	- 53	- 22	- 29

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

- (1087) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der Unionshersteller der Stichprobe als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.
- (1088) Der Wirtschaftszweig der Union verzeichnete während des gesamten Bezugszeitraums Verluste, die jedoch im Laufe des Zeitraums insgesamt zurückgingen. Wie aus Tabelle 7 hervorgeht, stiegen die Stückpreise des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum stärker an als die Anstiege seiner Stückkosten. Die Gründe für diese Entwicklungen sind in Abschnitt 4.5.3.1 beschrieben. Zwischen 2020 und 2022 gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seine Verluste zu verringern, da er seine Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt erhöhte. In diesem Zeitraum steigerte der Wirtschaftszweig der Union seine Produktion und seine Verkaufsmengen und Effizienzgewinne bei der Verteilung der Fixkosten auf eine steigende produzierte Stückzahl. Obwohl sich dieses Wachstum im Untersuchungszeitraum fortsetzte, bedeutete der Anstieg der Rohstoffpreise und der Menge der subventionierten Einfuhren zu niedrigen Preisen, dass die Verluste im Vergleich zu 2022 zunahmten und am Ende des Bezugszeitraums ein Niveau von – 10,8 % erreichten.
- (1089) Der Unionsmarkt befand sich im Bezugszeitraum in einer schrittweisen Übergangsphase. Da einige Unionshersteller BEV und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf denselben Produktionslinien herstellten, wie in Erwägungsgrund 1058 erläutert, wurden die Produktionskosten für BEV bis zu einem gewissen Grad gesenkt, da die Fixkosten auf BEV und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aufgeteilt wurden. Wie allerdings in den Erwägungsgründen 1222 und 1223 erläutert, muss der Wirtschaftszweig der Union seine Produktion und seine Verkäufe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verringern. Um zu einer rentablen Situation zu gelangen und seine Zukunft zu sichern, muss der BEV-Wirtschaftszweig der Union daher seine Produktion, seine Verkäufe und seinen Marktanteil steigern und so Skaleneffekte erzielen und seine Stückkosten im Vergleich zu seinem Preisniveau weiter senken.
- (1090) Unter Nettocashflow wird die Fähigkeit der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Die Entwicklung des Nettocashflows verlief im gesamten Bezugszeitraum negativ. Der Nettocashflow verschlechterte sich im Bezugszeitraum aufgrund des Umsatzanstiegs und der Zunahme der Verluste in absoluten Werten. Die vorstehend beschriebene Cashflow-Situation wurde durch die Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union aus dem Verkauf von Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor gestützt. Wie jedoch in den Erwägungsgründen 1222 und 1223 erläutert, müssen die Unionshersteller ihre Verkäufe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor verringern, sodass die Gewinne, die der Wirtschaftszweig der Union aus den Verkäufen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor erzielt, in Zukunft zurückgehen werden.
- (1091) Die Investitionen in die betroffene Ware betrafen hauptsächlich FuE-Ausgaben, neue Investitionen in Produktionslinien für die BEV-Herstellung, einschließlich der Herstellung und Installation von Batterien, und den Kauf spezifischer Werkzeuge für die BEV-Montage. Obwohl sich diese Investitionen nur auf die in die Stichprobe einbezogenen Produktionseinheiten beziehen, zeigen sie die massiven Investitionen, die erforderlich sind, um von der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die BEV-Produktion umzustellen. Ein großer Teil der neuen Investitionen ist vor dem Verkauf von BEV erforderlich. Weitere Investitionen wurden bereits zugesagt und werden im Zuge der schrittweisen Umstellung der Produktionsstätten fortgesetzt.
- (1092) Die Investitionen des gesamten Wirtschaftszweigs der Union in den Übergang zur Elektrifizierung werden von 2022 bis 2030 auf rund 170 Mrd. EUR geschätzt.<sup>(432)</sup> Dies entspricht einer durchschnittlichen Investition von rund 19 Mrd. EUR pro Jahr des Berichtszeitraums. Diese Investitionen sind für alle Arten von BEV geplant. Insbesondere investiert der Volkswagen-Konzern in den nächsten Jahren rund 20 Mrd. EUR in den Bau von mindestens sechs Batterieanlagen in Europa. Die BMW-Gruppe plant, ab 2025 ca. 1 Mrd. EUR in die Entwicklung und Herstellung von BEV in ihrem Werk in Steyr (Österreich) zu investieren. Darüber hinaus investiert sie rund 400 Mio. EUR in die Modernisierung ihrer Anlage in München und errichtet in Ungarn eine neue Anlage, um ab 2025 ihr Modell Neue Klasse EV herzustellen. Die Stellantis Group investierte in ein Joint Venture mit Mercedes-Benz und TotalEnergies, genannt ACC, für Batteriezellen. Mercedes-Benz plant außerdem, in naher Zukunft vier Batteriewerke in der EU zu errichten. Die Renault Group investiert bis 2025 10 Mrd. EUR in die Elektrifizierung.
- (1093) Die Kapitalrendite ist der Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen. Sie entwickelte sich ähnlich wie die Umsatzrendite, da sie während des gesamten Zeitraums negativ war. Die Kapitalrendite verringerte sich im Bezugszeitraum aus den in Abschnitt 4.5.3.4 beschriebenen Gründen. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im selben Jahr nicht alle Investitionen in Elektrofahrzeuge aufnahmen (und daher nicht damit begonnen haben, eine Rendite für diese Investitionen zu erzielen). Diese Klarstellung wirkte sich auch auf die in Tabelle 10 ausgewiesene Entwicklung der Kapitalrendite aus.

<sup>(432)</sup> <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegzqypr/>

(1094) Die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller sollten vor dem Hintergrund gesehen werden, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zu großen Industriegruppen gehören, die den Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV finanzierten. Jedes Jahr dieses unvermeidlichen Übergangs hat jedoch das Ausmaß der Verluste erhöht und die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs, sich in Zukunft Kapital zu beschaffen, eingeschränkt.

#### 4.5.4. Schlussfolgerung zur Lage des Wirtschaftszweigs

(1095) Wie in Erwägungsgrund 996 erläutert, muss die Lage des Wirtschaftszweigs der Union vor dem Hintergrund des Übergangs des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV analysiert werden.

(1096) In diesem Zusammenhang stieg der sichtbare Unionsverbrauch im Bezugszeitraum um 200 % und der tatsächliche Unionsverbrauch (ausschließlich auf der Grundlage der Zulassungen) im Bezugszeitraum um 182 %. Diese großen Zuwächse spiegeln das Szenario wider, dass der Markt für Personenkraftwagen in der Union von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht.

(1097) Gleichzeitig stiegen die Einfuhrmengen aus China massiv von rund 21 000 Stück auf über 412 000 Stück (d. h. um mehr als 1 800 % im Laufe des Bezugszeitraums), was deutlich stärker ist als der Anstieg des Verbrauchs. Dies spiegelt sich im Marktanteil der Einfuhren aus der VR China wider, der ebenfalls massiv von 3,9 % im Jahr 2020 auf 25 % im Untersuchungszeitraum stieg. Ähnliche Zuwächse sind bei den Zulassungen chinesischer BEV nach der Einfuhr aus China zu verzeichnen.

(1098) Die Produktion und die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union stiegen um 198 % bzw. 150 %. Auch dieses offensichtliche Wachstum stand nicht im Einklang mit dem Anstieg des Verbrauchs, was bedeutete, dass der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union von 68,9 % im Jahr 2020 auf 59,9 % im Untersuchungszeitraum zurückging.

(1099) Wie erläutert, wurden angesichts der Umstellung des Unionsmarktes mehrere Indikatoren durch die Tatsache beeinflusst, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Produktionsstätten schrittweise von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV umstellt. Diese Umstellung erforderte umfangreiche und stetige Investitionen in FuE und Kosten für die Umstellung der Fabriken, die während des gesamten Bezugszeitraums unverändert blieben. Kapazitätsauslastung, Rentabilität, Kapitalrendite und Produktivität wiesen aufgrund des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV eine leichte positive Entwicklung auf, blieben aber im Bezugszeitraum entweder negativ oder relativ stabil.

(1100) Die Rentabilität und die Kapitalrendite des Wirtschaftszweigs der Union blieben im gesamten Bezugszeitraum trotz verbesserter Entwicklungen niedrig. Dies deutete darauf hin, dass der Wirtschaftszweig der Union seine erheblichen Kosten im Zuge der Umstellung nicht vollständig an seine Abnehmer weitergeben konnte und dass er nicht in der Lage war, die Preise für die Abnehmer auf gewinnbringendem Niveau festzusetzen. Die Analyse in Abschnitt 4.5.3.1 zeigt, dass die Preise des Wirtschaftszweigs der Union durch die Preise der subventionierten Einfuhren gedrückt wurden. Die Preisunterbietung durch die subventionierten Einfuhren aus China in kontinuierlich steigenden Mengen, selbst auf einem rasch expandierenden Markt, zeigt, dass China der wichtigste Einfuhrkonkurrent war.

(1101) Trotz eines Anstiegs der Verkäufe und der Produktion im Untersuchungszeitraum, der auf die steigende Nachfrage infolge des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV zurückzuführen war, war der Wirtschaftszweig der Union noch weit davon entfernt, mit BEV Gewinne zu erzielen. Die Situation im Untersuchungszeitraum mit Verlusten von mehr als 10 % und anhaltender Verhinderung einer Preiserhöhung in der zu erwartenden Höhe gefährdete den gesamten Übergang des Wirtschaftszweigs der Union von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV. Dies erforderte Investitionen in Höhe von vielen Milliarden Euro und die Umschichtung einer großen Zahl von Arbeitskräften, die er beschäftigt, während der Unionsmarkt sich erst zu 14,5 % im Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV befand, wie aus Tabelle 1 hervorgeht.

(1102) Die oben genannten Indikatoren zeigen, dass der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV gegen Ende des Bezugszeitraums und insbesondere im UZ behindert wurde, als die höchsten Mengen der Einfuhren aus der VR China und der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zu beobachten waren. Dies zeigt sich auch daran, dass trotz der sich verbessernden Entwicklungen bei einigen Indikatoren im Bezugszeitraum die meisten Finanzindikatoren immer noch negativ waren und sich sogar im Untersuchungszeitraum verschlechterten, darunter Rentabilität, Kapitalrendite und Cashflow. Noch deutlicher war, dass die Marktanteile im gesamten Bezugszeitraum kontinuierlich zurückgingen und am Ende des Untersuchungszeitraums ihr niedrigstes Niveau erreichten.

- (1103) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen beschloss die Kommission, zu prüfen, ob die wahrscheinliche künftige Entwicklung der subventionierten Einfuhren aus China den erfolgreichen Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV gefährden und dadurch den Wirtschaftszweig der Union bedeutend schädigen würde.

## 5. DROHENDE SCHÄDIGUNG

### 5.1. Einleitung

- (1104) Nach Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob ein weiterer Anstieg der subventionierten Einfuhren aus China wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben würde und somit eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union droht.
- (1105) Bei der Analyse einer drohenden bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union berücksichtigte die Kommission nach Artikel 8 Absatz 8 Unterabsatz 2 der Grundverordnung folgende Faktoren:
- die Art der betreffenden Subventionen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf den Handel;
  - eine erhebliche Steigerungsrate bei den subventionierten Einfuhren auf dem Markt der Union als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Einfuhranstieg;
  - genügend frei verfügbare Kapazitäten beim Ausführer oder eine unmittelbar bevorstehende, erhebliche Ausweitung seiner Kapazitäten als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Anstieg der subventionierten Ausfuhren in die Union, wobei zu berücksichtigen ist, in welchem Maße andere Ausfuhrmärkte zusätzliche Ausfuhren aufnehmen können;
  - die Frage, ob die Einfuhren zu Preisen getätigt werden, die einen erheblichen Preisrückgang verursachen oder Preiserhöhungen, die andernfalls eingetreten wären, verhindern und die Nachfrage nach weiteren Einfuhren voraussichtlich steigern würden;
  - die Lagerbestände.

### 5.2. Art der betreffenden Subventionen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf den Handel

- (1106) Im Abschnitt 3.10 kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass anfechtbare Subventionen gemäß den Bestimmungen der Grundverordnung vorliegen.
- (1107) Diese Subventionen belegen, dass die Einfuhren der betroffenen Ware staatlich unterstützt werden.
- (1108) Die im Untersuchungszeitraum festgestellte erhebliche Preisunterbietung und Verhinderung einer Preiserhöhung (Verhinderung von Preiserhöhungen, die andernfalls eingetreten wären), die im Untersuchungszeitraum festgestellt wurden, dürften die bereits im Untersuchungszeitraum beobachtete wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union in naher Zukunft noch stärker beeinträchtigen. Das aggressive Preisverhalten der chinesischen Einfuhren und die erhebliche Marktdurchdringung werden dadurch begünstigt, dass der Unionsmarkt für BEV sehr preismempfindlich und transparent ist.
- (1109) Darüber hinaus gewährleisteten die Maßnahmen der chinesischen Regierung zur Unterstützung ihres inländischen BEV-Wirtschaftszweigs, wie im Abschnitt 3.2 erläutert, dass die BEV-Ausfuhren zu deutlich niedrigeren Preisen als die Preise des Wirtschaftszweigs der Union wegen der geringeren Kosten für die Beschaffung von Finanzmitteln, Gütern oder Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt und sonstiger Vorteile sehr wettbewerbsfähig bleiben (im Gegensatz zu Unionsherstellern, die nicht von solch erheblicher Unterstützung profitieren können).

- (1110) In Anbetracht der Art der von der chinesischen Regierung ergriffenen Unterstützungsmaßnahmen ist daher absehbar, dass die subventionierten Einfuhren der betroffenen Ware sich auch weiterhin negativ auf die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirken werden.

5.3. **Erhebliche Steigerungsrate bei den subventionierten Einfuhren auf dem Markt der Union als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Einfuhranstieg**

*Steigerungsrate der Einfuhren aus China und deren Marktanteil*

- (1111) Wie aus den Tabellen 2a und 2b hervorgeht, stiegen die Gesamteinfuhren von BEV aus dem betroffenen Land erheblich von 21 243 Stück im Jahr 2020 auf 412 425 Stück im Untersuchungszeitraum.
- (1112) Der Marktanteil der Einfuhren aus China stieg auf der Grundlage der Gesamteinfuhren von 3,9 % im Jahr 2020 auf 25,0 % im Untersuchungszeitraum oder von 3,5 % im Jahr 2020 auf 22,8 % in der Untersuchung auf der Grundlage der Zulassungen, wie in Tabelle 2a bzw. Tabelle 2b angegeben. Die chinesischen ausführenden Hersteller haben mit Niedrigpreiseinfuhren auf Kosten der Unionshersteller und der Einfuhren aus Drittländern Marktanteile gewonnen.

*Maßnahmen, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren hindeuten*

- (1113) Wie in Abschnitt 3.2 dargelegt, gibt es Beweise dafür, dass die Politik der chinesischen Regierung auf die Produktion und insbesondere auf Ausfuhren von BEV abzielt.
- (1114) Es gibt eine Reihe von Faktoren, die darauf hindeuten, dass die chinesischen ausführenden Hersteller wahrscheinlich weiterhin hohe Ausfuhraten erzielen werden. Insbesondere hat die chinesische Regierung in jüngster Zeit eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die auf die Ausfuhrmärkte abzielen und die Ausfuhren weiter steigern sollen, auch angesichts der erheblichen Überkapazitäten auf dem chinesischen Inlandsmarkt, wie in den Erwägungsgründen 1140 bis 1143 erläutert.
- (1115) Wie in Erwägungsgrund 1149 erläutert, führte China im Untersuchungszeitraum weltweit 1 471 136 BEV aus, was einem Anstieg um 659 % gegenüber 2020 entspricht. Die emissionsfreien Fahrzeuge (BEV und Plug-in-Hybridfahrzeuge) sind für die chinesische Wirtschaft sehr wichtig. So erklärte der Präsident Chinas in seiner Neujahrsbotschaft 2024, dass es sich bei den Plug-in-Hybridfahrzeugen um „ein neues Zeugnis für Chinas Fähigkeiten in der Produktion handelt“<sup>(433)</sup>. Die chinesischen BEV-Hersteller sind jedoch nicht nur auf ihren Inlandsmarkt beschränkt. Tatsächlich ermutigt die chinesische Regierung chinesische BEV-Hersteller, Märkte im Ausland zu erkunden, und unterstützt sie in vielerlei Hinsicht, um ihre Ausfuhrverkäufe auszuweiten, unter anderem durch die Entwicklung solider rechtlicher Beratungs-, Prüf- und Zertifizierungssysteme. In diesem Zusammenhang werden im Plan 2021–2035 fünf strategische Aufgaben für die chinesische Industrie für emissionsfreie Fahrzeuge für die nächsten 15 Jahre festgelegt: 1) Verbesserung der Kapazitäten für technologische Innovationen; 2) Aufbau eines Industrie-Ökosystems für emissionsfreie Fahrzeuge; 3) Förderung der industriellen Integration und Entwicklung; 4) Aufbau eines soliden Infrastruktursystems; 5) mehr Offenheit und Vertiefung der internationalen Zusammenarbeit. Was die internationale Zusammenarbeit betrifft, so werden inländische Unternehmen ermutigt, internationale Entwicklungsstrategien zu erstellen, ausländische Märkte auszunutzen und im Ausland Lager und Kundendienstplattformen einzurichten. Im Plan 2021-2035 wurde auch betont, dass die Unterstützung von Dienstleistungen für die internationale Zusammenarbeit wie die Einhaltung der Vorschriften durch Unternehmen sowie Rechtsberatungs-, Prüf- und Zertifizierungsdienste verstärkt werden muss. Darüber hinaus leitet der Plan 2021-2035 die chinesischen Behörden an, sich proaktiv an der Umsetzung der einschlägigen internationalen Vorschriften und Standards zu beteiligen.<sup>(434)</sup>

<sup>(433)</sup> [https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx\\_662805/202312/t20231231\\_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits](https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits)

<sup>(434)</sup> International Council on Clean Transportation (ICCT), „China’s New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 bis 2035“, Policy Update, Juni 2021, abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf>

- (1116) Außerdem hat die chinesische Stadt Shenzhen am 18. Februar 2024 einen Plan zur Förderung der Autoausfuhren aufgelegt. <sup>(435)</sup> <sup>(436)</sup> Dieser Plan umfasst 24 Maßnahmen, einschließlich Unterstützung für den Bau von Fabriken und die Eröffnung neuer Seerouten. Die örtlichen Beamten erklärten, dass sie Dienstleistungen zur Unterstützung der Automobilausfuhren einführen würden, darunter die Verbesserung der Ausfuhrversicherung, die Beschleunigung der Steuererstattungen und die Ermutigung chinesischer Banken, Verbraucherkredite für ausländische Autokäufer bereitzustellen. In dem Plan wurden die Ausfuhren ferner aufgefordert, mehr Autotransportschiffe zu kaufen, um eine chinesische Flotte von Roll-on-Roll-off-Schiffen zu schaffen, wie in Erwägungsgrund 1117 dargelegt.
- (1117) Das Interesse der chinesischen Hersteller an der BEV-Ausfuhr lässt sich auch daran ablesen, dass die chinesischen BEV-Hersteller die Herstellung einer großen Zahl von „Roll-on-Roll-off-Schiffen“ (im Folgenden „Ro-Ros“) in Auftrag geben, die speziell für den Transport von Fahrzeugen ins Ausland ausgelegt sind. <sup>(437)</sup> <sup>(438)</sup> Berichten zufolge könnten die chinesischen Werften zwischen 2023 und 2026 mehr als 200 Ro-Ros liefern. Dies entspricht einer Verdoppelung der von 2015 bis 2022 ausgelieferten Ro-Ros. <sup>(439)</sup> <sup>(440)</sup> Darüber hinaus scheint BYD sechs Ro-Ros bestellt zu haben (mit zwei weiteren Optionen). Es wird davon ausgegangen, dass die Schiffe über eine Kapazität von etwa 7 700 CEUS (Fahrzeugäquivalenteinheit) verfügen. BYD hat bereits sein erstes Schiff namens „BYD Explorer No. 1“ <sup>(441)</sup> <sup>(442)</sup> <sup>(443)</sup> erhalten, das schon für den Transport von BEV die Union eingesetzt wird. <sup>(444)</sup> Auch andere chinesische Automobilhersteller, wie SAIC, Cherry Automobile <sup>(445)</sup>, haben mehrere eigene Ro-Ros in Auftrag gegeben. <sup>(446)</sup> <sup>(447)</sup> Darüber hinaus arbeitet der staatseigene Autohersteller Chery mit der Wuhu-Werft zusammen, um eine alte Werft an der Küste der Provinz Shandong in eine Basis für den Bau von Autotransportern umzuwandeln, die für die Ausfuhr von BEV bestimmt sind <sup>(448)</sup> <sup>(449)</sup>.
- (1118) Die oben genannten Maßnahmen in Verbindung mit den bevorstehenden Expansionsvorhaben chinesischer Hersteller in wichtigen EU-Ländern (siehe Erwägungsgründe 1126 und 1127) sowie mit den in den Erwägungsgründen 1140 bis 1143 dokumentierten erheblichen Kapazitätsreserven in China zeigen, dass China weiterhin aggressiv auf die Ausfuhrmärkte zugehen wird, was auf einen erheblichen Anstieg der Einfuhren in die Union in der Zukunft schließen lässt.

#### *Attraktivität und Ausrichtung auf den Unionsmarkt*

- (1119) Unter den von China ins Visier genommenen Ausfuhrmärkten war der Unionsmarkt das wichtigste Ausfuhrziel für die chinesischen ausführenden Hersteller, auf die 33,1 % der gesamten chinesischen Ausfuhren von BEV entfielen, da der Unionsmarkt angesichts seiner Größe, seines leichten Zugangs, seines Preisniveaus und des klaren Fahrplans in Richtung von BEV die attraktivste Region für die chinesischen ausführenden Hersteller ist, wie in den folgenden Erwägungsgründen (1120 bis 1123) erläutert.
- (1120) Was die Größe des Unionsmarktes betrifft, so wurden im Jahr 2023 1 538 621 BEV auf dem Unionsmarkt zugelassen, was 14,6 % der Gesamtzahl der zugelassenen Personenkraftwagen entspricht. <sup>(450)</sup> Die nachstehende Tabelle zeigt hingegen die Größe des Marktes für BEV in anderen wichtigen Ländern und den Anteil der BEV an der Gesamtzahl der zugelassenen Personenkraftwagen.

<sup>(435)</sup> <https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6>

<sup>(436)</sup> <https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml>

<sup>(437)</sup> <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well>

<sup>(438)</sup> <http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html>

<sup>(439)</sup> <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

<sup>(440)</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/ANJI-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards>

<sup>(441)</sup> <https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/>

<sup>(442)</sup> <https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585>

<sup>(443)</sup> <https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/>

<sup>(444)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

<sup>(445)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

<sup>(446)</sup> <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

<sup>(447)</sup> [https://www.saicmotor.com/english/latest\\_news/saic\\_motor/58994.shtml](https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml)

<sup>(448)</sup> <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

<sup>(449)</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers>

<sup>(450)</sup> [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_full\\_year\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf)

Tabelle 11

**Markt für BEV in Drittländern**

Land	Markt für BEV 2023	% der Gesamtzahl der zugelassenen Personenkraftwagen
Vereinigte Staaten	1 118 286	7,2 %
Vereinigtes Königreich	314 684	16,5 %
Südkorea	156 767	9,0 %
Norwegen	104 589	82,4 %
Australien	87 217	7,25 %
Indien	82 336	1,6 %
Türkei	64 515	6,7 %
Schweiz	52 728	20,9 %
Japan	43 991	1,7 %
Brasilien	19 309	0,9 %
Indonesien	17 062	2,2 %

Quelle: PwC – Strategie &, „Electric Vehicle Sales Review Q4-2023“ <sup>(451)</sup>

(1121) Was den Zugang zum Unionsmarkt betrifft, so beträgt der EU-Zollsatz (Meistbegünstigungszollsatz) 10 %. Im Gegensatz dazu bestehen auf allen anderen relevanten Märkten hohe Einfuhrschranken für die BEV-Einfuhr aus China. Insbesondere ist der US-Markt, der zwar kleiner ist als der Unionsmarkt, aber immer noch mit mehr als 1 Million im Jahr 2023 zugelassenen BEV eine beträchtliche Größe aufweist, derzeit durch einen Gesamtzoll von 27,5 % (Meistbegünstigungszollsatz von 2,5 % und 25 % „Zollsatz nach Section 301“ <sup>(452)</sup>) auf BEV-Einfuhren aus China geschützt, und im Mai 2024 wurden Vorschläge veröffentlicht, den Zollsatz nach Section 301 ab August 2024 auf 100 % zu erhöhen. <sup>(453)</sup> Zudem führte die Türkei neben dem Meistbegünstigungszollsatz von 10 % einen zusätzlichen Zollsatz von 40 % auf Einfuhren von Elektrofahrzeugen aus China ein <sup>(454)</sup>, während Indien eine Einfuhrsteuer von 70 % auf Elektrofahrzeuge zu einem Preis von 40 000 USD oder weniger <sup>(455)</sup> und zu 100 % für Einfuhren von Elektrofahrzeugen zu einem Preis über 40 000 USD <sup>(456)</sup> erhebt. Im Januar 2024 führte Brasilien wieder eine Steuer von 10 % auf BEV-Einfuhren ein, die im Juli 2024 auf 18 % und bis Juli 2026 auf 35 % steigen wird. <sup>(457)</sup> Damit ist der Unionsmarkt der einzige große, wohlhabende und ausgereifte Automobilmarkt, der den Einfuhren aus China offen ist.

<sup>(451)</sup> <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year>

<sup>(452)</sup> <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burden%20or%20restricts%2080%9D%20U.S.%20commerce,https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>

<sup>(453)</sup> <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>, <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery>, <https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf>

<sup>(454)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/>

<sup>(455)</sup> <https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/>

<sup>(456)</sup> <https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16>

<sup>(457)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/>

- (1122) Was die Preise betrifft, so sind die Preise für BEV auf dem Unionsmarkt bei denselben Warentypen deutlich höher als die BEV-Preise auf dem chinesischen Markt und bieten den chinesischen ausführenden Herstellern somit die Möglichkeit, höhere Gewinne zu erzielen. So hatte beispielsweise im März 2024 eines der meistverkauften chinesischen Fahrzeuge, das BYD Atto 3, in China einen Einzelhandelsausgangspreis von 15 358 EUR (119 800 CNY), während in Deutschland, dem wichtigsten europäischen Ausfuhrmarkt, der Ausgangspreis mit 31 924 EUR (37 990 EUR mit Mehrwertsteuer <sup>(458)</sup>) mehr als doppelt so hoch war. <sup>(459)</sup> Ebenfalls ab März 2024 wurde Geelys neuer Polestar 4 in China mit einem Ausgangspreis von 38 331 EUR (299 000 CNY) vor Rabatten angeboten, während er in Deutschland einen Ausgangspreis von 53 109 EUR (63 200 EUR mit Mehrwertsteuer) hatte. <sup>(460)</sup> Außerdem sinken die Preise in China, wie die jüngsten Beispiele zeigen: Der Preis für ein Tesla Model 3 ist in China seit Januar um mehr als 4 500 USD gefallen, und NIO senkte seine Preise im Juni um 4 200 USD. <sup>(461)</sup> Im März 2024 senkte BYD auch den Preis seines billigsten Modells, des Seagull, um 5 %. Im Jahr 2023 senkte BYD den Preis für den Yuan Plus (das am besten verkaufte Auto, das in der Union als Atto 3 bekannt ist) um 12 % auf dem chinesischen Markt. <sup>(462)</sup> Dieser Preisrückgang in China bietet den Unternehmen einen weiteren Anreiz, ihre Ausfuhren zu steigern und auf neuen Märkten mit höheren Preisen wie dem Unionsmarkt Fuß zu fassen.
- (1123) Was den klaren Fahrplan für BEV in der Union betrifft, so hat die EU im Gegensatz zu anderen Drittlandsmärkten ein sehr hohes Ziel für die Anzahl der BEV-Zulassungen festgelegt. Somit sollten bis 2035 100 % der neu zugelassenen Fahrzeuge in der Union (mehr als 9 Mio. Fahrzeuge) emissionsfrei sein, vor allem BEV, während in den USA das Ziel nur auf 50 % festgesetzt wurde.
- (1124) Wie in den Erwägungsgründen 1141 und 1142 erläutert, verfügt China bereits über eine Überkapazität bei Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik (BEV und Plug-in-Hybridfahrzeuge), die aufgrund der Attraktivität der Union im Vergleich zu anderen Drittlandsmärkten weitgehend für Ausfuhren in die Union genutzt werden.
- (1125) Darüber hinaus waren während der Untersuchung mindestens 14 chinesische ausführende Hersteller auf dem Unionsmarkt vertreten, darunter Aiyways, BYD, Chery, Dongfeng (mit den Marken Dongfeng und Voyah), Geely <sup>(463)</sup> (mit den Marken Polestar, Zeeker und Lotus), Great Wall Motors (mit der Marke Ora), Hongqi, JAC (mit den Marken JAC und DR), SAIC (mit den Marken MG und Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell und Zhidou <sup>(464)</sup>. Wie in Tabelle 12 erläutert, stieg der Marktanteil dieser chinesischen ausführenden Hersteller zusammengenommen von 1,9 % im Jahr 2020 auf 7,3 % im Untersuchungszeitraum.
- (1126) Nach dem Untersuchungszeitraum kündigten zahlreiche chinesische ausführende Hersteller an, dass sie beabsichtigen, mehrere neue BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt einzuführen und ihre Präsenz auf dem Unionsmarkt auszuweiten, indem sie kurzfristig in den Markt von mehr EU-Mitgliedstaaten eintreten. Aus diesen Ankündigungen geht eindeutig hervor, dass die chinesischen ausführenden Hersteller am Unionsmarkt interessiert sind. So beabsichtigt beispielsweise <sup>(465)</sup> Xpeng Inc., das bereits in den Niederlanden präsent ist, im Jahr 2024 in den deutschen und den französischen Markt einzutreten. <sup>(466)</sup> Die Luxusmarke Voyah von Dongfeng, die bereits in Finnland präsent ist, beabsichtigt, 2024 in den spanischen und portugiesischen Markt sowie möglicherweise auch in den deutschen, französischen und italienischen Markt einzutreten <sup>(467)</sup>. Great Wall Motor plant, seine Präsenz in der Union auf sieben weitere Länder neben Deutschland auszuweiten, darunter Italien, Spanien, Portugal, die Niederlande, Belgien, Luxemburg und Österreich <sup>(468)</sup>. Zeeker, die Premiummarke von Geely, hat ab Ende 2023 auch in den Niederlanden mit dem Verkauf der Marke Zeeker 001 begonnen. <sup>(469)</sup>

<sup>(458)</sup> Umsatzsteuer.

<sup>(459)</sup> <https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/> und <https://bydeurope.com/article/436>.

<sup>(460)</sup> <https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/> und <https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832>.

<sup>(461)</sup> <https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html>

<sup>(462)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/>

<sup>(463)</sup> Die Volvo-Marke von Geely wurde im Bezugszeitraum nicht aus China eingeführt.

<sup>(464)</sup> Die Liste ist nicht erschöpfend.

<sup>(465)</sup> Die Liste der Beispiele ist nicht erschöpfend.

<sup>(466)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/>

<sup>(467)</sup> <https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/>

<sup>(468)</sup> <https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/>

<sup>(469)</sup> <https://cnevpost.com/2023/12/11/zeeker-begins-deliveries-europe/>

- (1127) Darüber hinaus brachte BYD sein sechstes Modell BEV, das Seal U, zusätzlich zu Atto 3, Dolphin, Seal, Han und Tang, auf dem Unionsmarkt auf den Weg. <sup>(470)</sup> MG beabsichtigt außerdem, das Modell IM L6 in der Union im Jahr 2025 einzuführen. <sup>(471)</sup> NIO beabsichtigt, seine preiswertere Untermarke mit dem Decknamen „Firefly“ im Jahr 2025 in Europa einzuführen <sup>(472)</sup> Die Marke HiPhi des chinesischen Premium-Elektrofahrzeugherstellers Human Horizons hat die europäischen Preise für seine Modelle bekannt gegeben und mit der Annahme von Vorbestellungen im Jahr 2023 begonnen, wobei die Preise in Deutschland bei über 100 000 EUR liegen. <sup>(473)</sup> Zudem erklärte BYD, dass es beabsichtigt, seinen Marktanteil auf dem Unionsmarkt bis 2025 erheblich von derzeit 1,1 % auf 5 % zu erhöhen. <sup>(474)</sup>
- (1128) Ferner schätzt Transport & Environment <sup>(475)</sup>, dass der Marktanteil der chinesischen Marken und der von chinesischen Unternehmen erworbenen europäischen Marken im Jahr 2024 einen Marktanteil von 11 %, im Jahr 2025 einen Anteil von 14 % und bis 2027 20 % erreichen wird. <sup>(476)</sup>
- (1129) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es angesichts der Politik der chinesischen Regierung, die chinesischen Hersteller zur BEV-Ausfuhr zu ermutigen, der hohen Attraktivität des Unionsmarktes, der massiven Überkapazitäten in China und der deutlich hohen Kapazitätsreserven sowie der Tatsache, dass die Menge der BEV-Einfuhren aus der VR China seit 2020 erheblich gestiegen ist, wahrscheinlich ist, dass diese Einfuhren sehr kurzfristig weiter erheblich zunehmen und in den Folgejahren anhalten werden. Dieser Anstieg wird hauptsächlich von den chinesischen Eigenmarken und den von chinesischen Unternehmen aufgekauften europäischen Marken kommen, was zulasten des Wirtschaftszweigs der Union geht, der wahrscheinlich weiterhin Marktanteile verlieren wird.

*Wahrscheinliche Entwicklung der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt*

- (1130) Die CCCME brachte vor, dass zur Bewertung der Menge der chinesischen BEV-Einfuhren und der Wahrscheinlichkeit, dass diese Einfuhren in Zukunft zunehmen würden, alle BEV-Einfuhren aus China und insbesondere die Eigenimporte des BEV-Wirtschaftszweigs der Union bewertet werden sollten.
- (1131) Alle subventionierten Einfuhren BEV mit Ursprung in China sind Gegenstand dieser Untersuchung, unabhängig davon, in wessen Besitz sich ein bestimmtes Unternehmen befindet. Als Reaktion auf das Vorbringen schlüsselte die Kommission alle Einfuhren aus China folgendermaßen auf: Einfuhren von chinesischen Ausfuhrern, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind (Renault, BMW und Mercedes-Benz), die jetzt auf die BEV-Herstellung auf dem Unionsmarkt übergehen; Einfuhren von Tesla; alle anderen Einfuhren aus China, wie europäische Marken, die von chinesischen Unternehmen aufgekauft wurden (Polestar und MG), chinesische Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (BYD, Chery, Dongfeng usw.) und chinesische Start-ups im Bereich der Elektrofahrzeuge (NIO, Xpeng usw.).
- (1132) Der Marktanteil der Einfuhren der mit dem Wirtschaftszweig der Union verbundenen chinesischen ausführenden Hersteller und aller anderen Einfuhren aus der VR China entwickelte sich auf der Grundlage der Zulassung wie folgt:

Tabelle 12a

**Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Marktanteil der Einfuhren der mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbundenen chinesischen ausführenden Hersteller, die auf die BEV-Herstellung umsteigen	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7] % (!)
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

<sup>(470)</sup> [https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm\\_source=Biblio&itm\\_campaign=Biblio-related&itm\\_medium=Biblio-footer-1](https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Biblio&itm_campaign=Biblio-related&itm_medium=Biblio-footer-1)

<sup>(471)</sup> <https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/>

<sup>(472)</sup> <https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/>

<sup>(473)</sup> <https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/>

<sup>(474)</sup> <https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe>

<sup>(475)</sup> Expertengruppe für einen sauberen und nachhaltigen Verkehr für alle.

<sup>(476)</sup> <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf>

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

(<sup>1</sup>) Weder die EUA noch die S&P Global Mobility berichten über die Herkunft der BEV. Daher verwendete die Kommission zur Unterscheidung der aus China eingeführten Menge der BEV der Modelle der Tesla-Gruppe von den in der Union hergestellten Modellen die von Tesla für seinen Antrag auf individuelle Ermittlung übermittelten Antworten auf den Fragebogen für Ausführer, wie in Erwägungsgrund (183) erläutert. Darüber hinaus sind die entsprechenden Daten für den Untersuchungszeitraum nicht öffentlich zugänglich, daher legte die Kommission die Informationen über den Marktanteil von Tesla in Spanien vor. Um die Vertraulichkeit der Daten für Tesla zu wahren, musste die Kommission die entsprechenden Daten für die Einfuhren chinesischer ausführender Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, auch in Spanien melden, da die Tesla-Daten andernfalls durch Abzug berechnet werden könnten. Die Kommission wird die genauen Daten in der endgültigen Verordnung bereitstellen, sobald die erforderlichen Daten öffentlich zugänglich sind.

Quelle: EUA und S&P Global Mobility

- (1133) Aus der vorstehenden Tabelle geht hervor, dass von den Gesamteinfuhren aus China der Marktanteil der Einfuhren von Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, zwischen 2020 und 2021 gestiegen ist, seit 2021 und im Untersuchungszeitraum relativ stabil blieb und sich im Untersuchungszeitraum auf [4,7–5,7] % belief und somit unter dem Marktanteil aller anderen chinesischen Einfuhren liegt, der von 1,9 % im Jahr 2020 auf 7,3 % im Untersuchungszeitraum stieg.
- (1134) Die Kommission ermittelte auch die Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum auf vierteljährlicher Basis, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht.

Tabelle 12b

#### Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China

	Untersuchungszeitraum			
	Oktober – Dezember 2022	Januar – März 2023	April – Juni 2023	Juli – September 2023
Marktanteil der Einfuhren der mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbundenen chinesischen ausführenden Hersteller, die auf die BEV-Herstellung umsteigen	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Quelle: S&P Global Mobility

- (1135) Die vorstehende Tabelle zeigt, dass der Marktanteil aller anderen chinesischen Einfuhren auf Quartalsbasis in drei der vier Quartale des Untersuchungszeitraums anstieg, von 6,8 % im ersten Quartal auf 8,8 % im vierten Quartal, und den Marktanteil der Einfuhren der Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Produktion umstellen, überstieg, der sich im Untersuchungszeitraum auf [5,6 – 6,8] % belief.
- (1136) Im Gegensatz zu der großen Zahl von Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller, wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 erläutert, kündigten die Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, keine größeren Pläne zur BEV-Einfuhr aus China an. Die meisten von ihnen führen ein BEV-Modell oder eine BEV-Marke aus China in deutlich geringeren Mengen als die Produktion in der Union ein. BMW kündigte beispielsweise an, dass sein Modell iX3,

das im Bezugszeitraum aus China eingeführt wurde, ab 2025 nicht mehr aus China eingeführt werde. <sup>(477)</sup> Der BMW-Konzern beabsichtigt, die Marke MINI Cooper <sup>(478)</sup>, die Mercedes-Benz-Gruppe die Marke Smart, die Volkswagen-Gruppe die Marke Cupra und die Renault Group das Modell Dacia Spring aus China einzuführen. Der Marktanteil dieser Einfuhren ist seit 2021 relativ stabil und dürfte sich auf sehr kurze Sicht und in naher Zukunft nicht wesentlich erhöhen.

(1137) Außerdem dürften die Einfuhren von Tesla aus China nicht wesentlich zunehmen, da die Produktionskapazitätsreserven von Tesla, wenn überhaupt, nur sehr gering sind. Laut öffentlichen Informationen beabsichtigt Tesla, seine Produktionskapazität in China zu erhöhen. Tesla scheint jedoch noch nicht die erforderlichen behördlichen Genehmigungen erhalten zu haben, und es ist unklar, ob Tesla sie überhaupt erhalten wird. <sup>(479)</sup>

(1138) Die vorstehenden Ausführungen zeigen daher, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile vor allem chinesischer Marken kommen wird. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

5.4. **Genügend frei verfügbare Kapazitäten und Absorptionskapazität von Drittlandsmärkten**

(1139) Die chinesische Regierung legte keine Liste der BEV-Hersteller in China vor. Daher musste die Kommission diesbezüglich auf öffentlich zugängliche Informationen zurückgreifen. Folglich gab es laut Bloomberg im Jahr 2023 rund 100 Elektroautohersteller in China, verglichen mit rund 500 im Jahr 2019. <sup>(480)</sup>

a) *Kapazitäten und Kapazitätsreserven in China*

(1140) Wie in Erwägungsgrund 49 erläutert, meldeten sich 21 chinesische Gruppen ausführender Hersteller im Rahmen der Untersuchung, indem sie eine Antwort auf das Stichprobenverfahren übermittelten. Aus den Antworten geht hervor, dass diese chinesischen ausführenden Hersteller im Bezugszeitraum über steigende Kapazitäten und Kapazitätsreserven verfügten (siehe Tabelle 13). Im Untersuchungszeitraum beliefen sich ihre Kapazitätsreserven auf fast 2,3 Mio. BEV, was dem 1,5-fachen des gesamten tatsächlichen BEV-Verbrauchs in der Union im selben Zeitraum entspricht, der sich auf 1 519 082 Stück belief (siehe Tabelle 1).

Tabelle 13

**Produktion und Kapazität der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China**

Maßeinheiten	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Produktion	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	100	320	650	792
Kapazität	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	100	145	227	288
Kapazitätsreserven	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	100	92	100	137
Kapazitätsauslastung	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	100	221	286	275

Quelle: Antworten der chinesischen ausführenden Hersteller auf das Stichprobenverfahren

<sup>(477)</sup> <https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/>

<sup>(478)</sup> <https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/>

<sup>(479)</sup> <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>

<sup>(480)</sup> <https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019>

- (1141) Die auf den mitarbeitenden ausführenden Herstellern basierenden Daten über Produktion, Kapazität und Kapazitätsreserven sind jedoch unvollständig. Aus den vom Verband der chinesischen Automobilhersteller (China Association of Automobile Manufacturers, im Folgenden „CAAM“) veröffentlichten Informationen geht hervor, dass sich die BEV-Gesamtproduktion in China auf 5,8 Mio. belief (siehe Erwägungsgrund 1144). Geht man daher davon aus, dass die chinesischen BEV-Hersteller, die sich in der Untersuchung nicht gemeldet hatten, dieselbe Kapazitätsauslastungsrate aufwiesen wie die chinesischen ausführenden Hersteller, die sich gemeldet hatten, bestand in China eine Gesamtkapazität von 9,18 Mio. Stück und eine Kapazitätsreserve von 3,34 Mio. BEV, was dem 2,2-fachen des BEV-Verbrauchs in der Union im Untersuchungszeitraum entspricht.
- (1142) Da ein Automobilhersteller auf denselben Produktionslinien sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor als auch BEV herstellen kann, prüfte die Kommission auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Informationen auch die Gesamtproduktionskapazität für Personenkraftwagen in China. In einem von China Daily veröffentlichten Artikel wird erwähnt, dass sich die Produktionskapazität für emissionsfreie Fahrzeuge und Pkw mit Verbrennungsmotor nach Angaben des chinesischen Pkw-Verbands im Jahr 2021 auf 40,89 Mio. Stück belief.<sup>(481)</sup> Darüber hinaus erwähnte die Presseagentur Reuters in einem Artikel, dass sich die Gesamtproduktionskapazität für Personenkraftwagen (emissionsfreie Fahrzeuge und Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor) nach Angaben des chinesischen Pkw-Verbands Ende 2022 auf 43 Mio. belief, bei einer Auslastung der Anlagen von 54,5 %.<sup>(482)</sup> Somit beliefen sich die Kapazitätsreserven für Personenkraftwagen in China auf 23,4 Mio. Stück. Diese Kapazitätsreserven können zur Herstellung von BEV für den Unionsmarkt genutzt werden.
- (1143) Ferner wurde auch berichtet, dass die chinesische Regierung sich der Überkapazität von Personenkraftwagen bewusst ist und ein strengeres Genehmigungssystem für behördliche Genehmigungen eingeführt hat, was sich auf Unternehmen auswirkt, die eine neue Produktion von E-Fahrzeugen in China aufbauen wollen.<sup>(483)</sup> Dennoch kommen in China immer noch neue BEV-Hersteller dazu, wie der chinesische Hersteller intelligenter Unterhaltungselektronik Xiaomi.<sup>(484)</sup>

b) *Produktion in der VR China*

- (1144) Nach Angaben des CAAM<sup>(485)</sup> hat die BEV-Produktion in China erheblich zugenommen. Wie aus Tabelle 14 hervorgeht, wurden im Untersuchungszeitraum 5 836 000 BEV in China hergestellt, was einem Anstieg um 489 % gegenüber 2020 entspricht, als 991 000 BEV hergestellt wurden.

Tabelle 14

**BEV-Gesamtproduktion in China**

Maßeinheiten	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
BEV-Produktion in China	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	100	279	518	589

Quelle: CAAM

c) *Nachfrage in China*

- (1145) Im Jahr 2023 beliefen sich die Gesamtverkäufe von Personenkraftwagen in China auf 26,06 Mio. Stück.<sup>(486)</sup> Für 2024 dürften die Verkäufe von Personenkraftwagen gegenüber 2023 um 3,1 % auf 26,8 Mio. Stück steigen.<sup>(487)</sup>

<sup>(481)</sup> <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html>

<sup>(482)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/>

<sup>(483)</sup> <https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abe6-caf55f5dd9c3>

<sup>(484)</sup> <https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html>

<sup>(485)</sup> <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html>

<sup>(486)</sup> <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html>

<sup>(487)</sup> [https://auto.economicstimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm\\_source=top\\_news&utm\\_medium=tagListing](https://auto.economicstimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing)

- (1146) Im Jahr 2023 belief sich der Gesamtabsatz von emissionsfreien Fahrzeugen in China (BEV und Plug-in-Hybridfahrzeuge) für Passagiere auf 9,49 Millionen. <sup>(488)</sup> Für 2024 wird geschätzt, dass die Verkäufe von emissionsfreien Fahrzeugen gegenüber 2023 <sup>(489)</sup> um 20 % zunehmen und somit 11,4 Mio. Stück erreichen.
- (1147) Die BEV-Verkäufe (Zulassungen) beliefen sich im Untersuchungszeitraum auf mehr als 5 Mio. (siehe nachstehende Tabelle). Darüber hinaus wurden auf der Grundlage des CAAM rund 87 % der hergestellten BEV in China verkauft und zugelassen.

Tabelle 15  
Gesamtnachfrage in China

Maßeinheiten	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
BEV-Zulassungen in China	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	100	294	467	547

Quelle: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles> und InsideEVs, „China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023“ <sup>(490)</sup>

- (1148) Ein Anstieg des Marktes für BEV in China um 20 % im Jahr 2024 bedeutete 6,1 Mio. BEV gegenüber einer Kapazität von mehr als 9 Mio. BEV. Daher kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass der chinesische Inlandsmarkt nicht in der Lage sein würde, die großen Kapazitätsreserven zu absorbieren.

d) *Ausfuhren aus China und Verfügbarkeit anderer Ausfuhrmärkte*

- (1149) Amtlichen Zollstatistiken der chinesischen Behörden zufolge führte China im Untersuchungszeitraum 1 471 136 BEV aus (was einem Anstieg um 659 % gegenüber 2020 entspricht), davon 486 550 in die Union, was einem Anstieg um 1 343 % gegenüber 2020 entspricht.

Tabelle 16  
BEV-Ausfuhren aus China

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Chinesische Ausfuhren gesamt	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	100	258	487	759
Chinesische Ausfuhren in die Union	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	100	509	974	1 443
Chinesische Ausfuhren in die Union im Vergleich zu den Gesamtausfuhren in %	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Quelle: GTA

- (1150) Aus der vorstehenden Tabelle geht hervor, dass der Unionsmarkt das wichtigste Ausfuhrziel für die chinesischen ausführenden Hersteller ist, auf die 33,1 % der gesamten chinesischen BEV-Ausfuhren entfallen. Weitere Bestimmungsländer sind das Vereinigte Königreich (10 % der chinesischen Gesamtausfuhren), Thailand (9 % der chinesischen Gesamtausfuhren), die Philippinen (7 % der chinesischen Gesamtausfuhren) und Australien (6 % der chinesischen Gesamtausfuhren).

<sup>(488)</sup> <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html>

<sup>(489)</sup> [https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm\\_source=top\\_news&utm\\_medium=tagListing](https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing)

<sup>(490)</sup> [https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20\(YOY%20change\)%3A.%25%20and%2037%25%20market%20share](https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A.%25%20and%2037%25%20market%20share)

- (1151) Der Anteil der in die Union ausgeführten BEV an den Gesamtausfuhren aus der VR China stieg von 17,4 % im Jahr 2020 auf 33,1 % im Untersuchungszeitraum. Obwohl die chinesischen BEV-Gesamtausfuhren im Bezugszeitraum um mehr als das Sechsfache stiegen, nahmen die Ausfuhren in die Union viel stärker zu, d. h. um mehr als das Zehnfache im selben Zeitraum.
- (1152) Darüber hinaus sind, wie in Erwägungsgrund 1120 und in Tabelle 11 dargelegt, die USA und die Union nach China die größten Märkte für Personenkraftwagen, wobei der US-Markt, wie in Erwägungsgrund 1121 erläutert, vor Einfuhren chinesischer BEV durch hohe Einfuhrzölle geschützt ist. Andere Märkte wie das Vereinigte Königreich, Japan und Korea sind im Vergleich zum Unionsmarkt relativ klein (siehe Tabelle 11), weshalb die Aufnahmekapazität dieser Drittländer begrenzt ist. Schließlich bestehen auch auf anderen Drittlandsmärkten, wie den USA und der Türkei, wie in Erwägungsgrund 1121 erläutert, Handelshemmnisse gegenüber chinesischen Einfuhren von BEV.

e) *Schlussfolgerung*

- (1153) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass in den nächsten Monaten und Jahren weiterhin erhebliche Mengen der bestehenden überschüssigen BEV-Produktionskapazitäten auf den Unionsmarkt gelenkt werden. Die derzeitigen Überkapazitäten und die unzureichende Aufnahmekapazität der Drittlandsmärkte oder des chinesischen Inlandsmarkts deuten auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der subventionierten chinesischen Ausfuhren in die Union hin.

5.5. **Preisniveau der subventionierten Einfuhren**

- (1154) Die BEV aus China, die im Untersuchungszeitraum auf den Unionsmarkt gelangten, wurden zu wesentlich niedrigeren Preisen eingeführt als die vom Wirtschaftszweig der Union in Rechnung gestellten Preise. Wie in Erwägungsgrund 1029 erläutert, ermittelte die Kommission die gewogenen durchschnittlichen Preisunterbietungsspannen von 12,7 % für den Untersuchungszeitraum auf der Grundlage einer Analyse nach Warentyp auf derselben Handelsstufe. Außerdem, wie in Erwägungsgrund 1033 erläutert, lag der Verkaufspreis der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller 30 % unter den gewogenen durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union.
- (1155) Da der Unionsmarkt sehr transparent und preispfänglich ist, dürfte das Preisniveau der subventionierten Einfuhren in steigenden Mengen den Unionsmarkt weiter durchdringen und weiterhin erheblichen Preisdruck auf die Unionshersteller ausüben, und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem der Wirtschaftszweig der Union besonders anfällig ist, da der Markt von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht.
- (1156) Zudem stellt die Kommission fest, dass es zur Verhinderung einer Preiserhöhung kam. Tatsächlich verkaufte der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum unter den Produktionskosten. Aufgrund des erheblichen Preisdrucks durch die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China wurde der Wirtschaftszweig der Union daran gehindert, seine Verkaufspreise zu erhöhen, um eine rentable Lage zu erzielen, was zu Verlusten führte.

5.6. **Höhe der Lagerbestände**

- (1157) Die Höhe der Lagerbestände der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller wird in Erwägungsgrund 1017 ausführlich beschrieben und zeigt, dass die chinesischen ausführenden Hersteller am Ende des Untersuchungszeitraums erhebliche BEV-Lagerbestände in der Union hatten (4,3 % des Verbrauchs auf dem Unionsmarkt (Zulassungen) im Untersuchungszeitraum oder rund 19 % der Zahl der Zulassungen nach der Einfuhr aus China). Derart große Mengen leicht verfügbarer BEV sind eindeutig hauptsächlich für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt.
- (1158) Darüber hinaus wurde in der Presse über die Überlastung durch aus China eingeführte und in den Häfen der Union gelagerte BEV aufgrund logistischer Schwierigkeiten beim Weitertransport <sup>(491)</sup> berichtet. Darüber hinaus wurden im Mai 2024 in den belgischen Häfen erhebliche Bestände chinesischer BEV von SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda und Hongqi (1 30 000 BEV) gemeldet. <sup>(492)</sup>

<sup>(491)</sup> Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. and Li, G., „European ports turned into ‚car parks‘ as vehicle imports pile up“, Financial Times, 9. April 2024, <https://on.ft.com/43OrRc7>.

<sup>(492)</sup> <https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers>

- (1159) Die Verfügbarkeit dieser Lagerbestände macht deutlich, dass die drohende Schädigung der Unionshersteller unmittelbar bevorsteht.

#### 5.7. Vorhersehbarkeit und unmittelbares Bevorstehen veränderter Umstände

- (1160) In Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung heißt es: „Das Eintreten von Umständen, unter denen die Subvention eine Schädigung verursachen würde, muss klar voraussehbar gewesen sein und unmittelbar bevorstehen.“
- (1161) Alle oben genannten Faktoren wurden in Bezug auf den Untersuchungszeitraum analysiert und überprüft.
- (1162) Im Bezugszeitraum nahm die Menge der Einfuhren aus der VR China exponentiell zu, und zwar mehr als das Fünffache im Vergleich zum Beginn des Bezugszeitraums. Diese Einfuhren übten einen erheblichen Preisdruck aus, der sich aus der Preisunterbietung und der festgestellten Verhinderung einer Preiserhöhung ergab. Vor dem Hintergrund eines boomenden Verbrauchs verlor der Wirtschaftszweig der Union während des gesamten Bezugszeitraums kontinuierlich Marktanteile auf Kosten der subventionierten Einfuhren aus China und erreichte den Tiefpunkt im Untersuchungszeitraum. Infolgedessen wurde der schrittweise Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV insbesondere im Untersuchungszeitraum behindert. Rentabilität, Kapitalrendite und Cashflow verschlechterten sich im Untersuchungszeitraum.
- (1163) Sollte sich diese Entwicklung fortsetzen, wird der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage sein, seine BEV-Produktion zu steigern, wie dies aufgrund der Umstellung des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV erforderlich ist, und seine Lage wird sofort zu einer bedeutenden Schädigung werden. Wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 erläutert, betragen die chinesischen Kapazitätsreserven für BEV außerdem mindestens das 2,2-fache des Unionsverbrauchs und können weder von der chinesischen Inlandsnachfrage (siehe Erwägungsgrund 1148) noch von anderen wichtigen chinesischen Ausfuhrmärkten aufgenommen werden, da diese, wie in den Erwägungsgründen 1120 und 1121 erläutert, hohe Marktzutrittschranken haben und nicht so groß sind. Zudem gibt es Hinweise darauf, dass die chinesischen ausführenden Hersteller beabsichtigen, ihre Marktpräsenz in den wichtigsten EU-Ländern in naher Zukunft weiter auszubauen, unter anderem durch die Markteinführung neuer Modelle. Schließlich fördert die Politik der chinesischen Regierung einen weiteren unmittelbar bevorstehenden Anstieg der Ausfuhren.
- (1164) Die vorstehenden Fakten und Elemente zeigen, dass die subventionierten Einfuhren weiter zunehmen werden und dass der Wirtschaftszweig der Union mit hoher Wahrscheinlichkeit unmittelbar geschädigt wird.

#### 5.8. Vorbringen der Parteien

- (1165) Unternehmen 24 brachte vor, mehrere Unionshersteller dürften in den folgenden Jahren erschwinglichere BEV-Modelle einführen, weshalb eine stärkere Präsenz der Unionshersteller in den Niedrigpreissegmenten einen Abwärtsdruck auf einen möglichen Anstieg des Marktanteils chinesischer Hersteller ausüben werde. Außerdem machte Unternehmen 24 geltend, dass die Unionshersteller in diesem Verfahren durch den traditionellen Wettbewerbsvorteil unterstützt würden, den der Wirtschaftszweig über mehrere Jahrzehnte erfolgreichen Wettbewerbs in der Union und auf dem weltweiten Markt für Personenkraftwagen aufgebaut habe. Unternehmen 24 gab ferner an, dass der Wirtschaftszweig für Pkw stark von Faktoren wie Marke, Loyalität und Wiederverkaufswert beeinflusst werde und dass diese Faktoren seit Langem bedeutende Hindernisse für chinesische Marktteilnehmer auf dem Unionsmarkt darstellten und dies auch in Zukunft der Fall sein werde. Unternehmen 24 argumentierte zudem, dass der Wirtschaftszweig der Union im Gegensatz zu den chinesischen ausführenden Herstellern eine starke Stellung auf dem Unionsmarkt in Bezug auf Händlernetze und Kundendienstleistungen habe, die Verkäufe auf dem Unionsmarkt erleichterten.
- (1166) Während der Wirtschaftszweig der Union beabsichtigt, mehr BEV-Modelle für den Unionsmarkt zu unterschiedlichen Preisen einzuführen, dürften die chinesischen ausführenden Hersteller sich an diese neuen Modelle anpassen und ähnliche BEV zu noch niedrigeren Preisen anbieten, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum (siehe Erwägungsgrund 1029). Wie in Erwägungsgrund 1037 dargelegt, verfügte der Wirtschaftszweig der Union über einen traditionellen Wettbewerbsvorteil auf dem Markt für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. In der Vergangenheit waren die chinesischen Hersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf dem Unionsmarkt nicht erfolgreich, da die von den Unionsherstellern hergestellten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor technologisch fortschrittlicher waren und einen höheren Standard aufwiesen als die chinesischen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit. Die Lage im Wirtschaftszweig für BEV ist jedoch anders, da die Unionshersteller noch in der Anfangsphase sind und Technologie für BEV entwickeln, während in China die Entwicklung dieser Technologie vor mehreren Jahren begonnen hat und inzwischen weit fortgeschritten ist. Was die Loyalität der Abnehmer und der Marke betrifft, so ist, wie in Erwägungsgrund 1037 erläutert, das rasche Wachstum von Tesla ein klares Beispiel dafür, dass der auf Fahrzeugen mit

Verbrennungsmotor basierende Markenwert oder dessen Fehlen für den Erfolg und die Preismacht auf dem Markt für BEV von untergeordneter Bedeutung ist. Insbesondere angesichts des in Erwägungsgrund 1222 dargelegten EU-Ziels, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bis 2035 durch BEV zu ersetzen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Verbraucher im mittleren und unteren Segment auf die preisgünstigeren chinesischen BEV umsteigen werden. Was den Händler betrifft, so bauen die chinesischen Unternehmen derzeit Händlernetze auf und nutzen Online-Verkäufe, die sich bereits als erfolgreiche Strategie für Tesla erwiesen haben. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 5.9. **Schlussfolgerung**

- (1167) In Anbetracht der Analyse aller oben aufgeführten Fakten und Beweise gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass dem Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung droht, die eindeutig vorhersehbar ist und unmittelbar bevorsteht.
- (1168) Die derzeitige Lage des Wirtschaftszweigs der Union, in der die erforderlichen Verkäufe zur Erholung der hohen Investitionen, die auf dem Übergangsmarkt erforderlich sind, nicht getätigt werden können, wird wahrscheinlich durch die anhaltenden subventionierten BEV-Einfuhren aus der VR China, die in erheblichem Maße und zu Unterbietungspreisen, die eine Preiserhöhung in der Union verhindern, stetig zugenommen haben, sowie durch die gezielte Ausrichtung der chinesischen Regierung auf den Unionsmarkt, da der Unionsmarkt der einzige große offene Weltmarkt ist, noch verschlimmert. Dieses unmittelbar bevorstehende Eintreten der bedeutenden Schädigung wird den Anstieg der Produktion und der BEV-Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Einklang mit dem Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV weiter gefährden.
- (1169) Darüber hinaus ist die Veränderung der Umstände, die ansonsten zu einer solchen unmittelbar bevorstehenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union führen würden, eindeutig. Wie in den Erwägungsgründen 1157 und 1158 dargelegt, verfügen die chinesischen ausführenden Hersteller in der Union über große Lagerbestände an leicht verfügbaren BEV, die eindeutig für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind. Außerdem kündigten zahlreiche chinesische ausführende Hersteller, wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 erläutert, an, dass sie beabsichtigen, mehrere neue BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt einzuführen und ihre Präsenz auf dem Unionsmarkt auszuweiten, indem sie kurzfristig in den Markt von mehr EU-Mitgliedstaaten eintreten. Aus diesen Ankündigungen geht eindeutig hervor, dass die chinesischen ausführenden Hersteller am Unionsmarkt interessiert sind. Ohne die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen dürften diese Faktoren dem Wirtschaftszweig der Union mit großer Wahrscheinlichkeit erhebliche Verluste verursachen. Das Ausmaß solcher Tatsachen, die zu einer bedeutenden Schädigung führten, zeigt sich eindeutig an der Umkehr in der Entwicklung der Rentabilität, die sich am Ende des Bezugszeitraums für den Wirtschaftszweig der Union verschlechterte, sowie an den stetig sinkenden Marktanteilen im Bezugszeitraum. All diese Elemente stützen die vorläufige Feststellung, dass eine Schädigung nach Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung droht.

### 6. **SCHADENSURSACHE**

#### 6.1. **Auswirkungen der subventionierten Einfuhren**

- (1170) Wie aus den Tabellen 2a und 2b hervorgeht, haben die Einfuhren chinesischer BEV und die Zulassungen von BEV nach der Einfuhr im Bezugszeitraum große Marktanteilsgewinne in der Union erzielt. In diesem Zeitraum stieg der Marktanteil der Einfuhren von 3,9 % im Jahr 2020 auf 25,0 % im Untersuchungszeitraum und der Anteil der chinesischen Zulassungen von 3,5 % auf 22,8 %.
- (1171) In den Erwägungsgründen 1023 bis 1032 wies die Kommission nach, dass die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum um mindestens 12,7 % unterboten. Die Kommission stellt ferner fest, dass die Preise des Wirtschaftszweigs der Union durch die Einfuhren aus der VR China im Bezugszeitraum gedrückt wurden.
- (1172) Aufgrund des erheblichen Anstiegs der subventionierten Einfuhren BEV aus der VR China zu Preisen, die unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen, verlor der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum Marktanteile und konnte nicht einmal zu Preisen verkaufen, die es ihm zumindest ermöglichen würden, seine Kosten zu decken. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich diese subventionierten Einfuhren negativ auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirken.

- (1173) Darüber hinaus gibt es, wie in Abschnitt 5 dargelegt, viele Faktoren, die belegen, dass die chinesischen BEV-Hersteller eine wachsende Gefahr einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union darstellen. Die chinesischen BEV-Hersteller verfügen über erhebliche BEV-Lagerbestände in der Union, die für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bereitstehen. Außerdem verfügt China über erhebliche und wachsende Kapazitätsreserven, die für Ausfuhren zur Verfügung stehen. Wie in Erwägungsgrund 1121 dargelegt, führten die USA, der einzige andere wichtige Ausfuhrmarkt für China, Maßnahmen ein, die einen Anstieg der Einfuhren eindeutig verhindern werden. Somit ist die Union zum attraktivsten Bestimmungsort für chinesische Ausfuhren geworden.
- (1174) Ferner ist klar, dass der Anstieg der Ausfuhren in die Union anhalten und in absehbarer Zukunft weiter zunehmen wird, wie in den Erwägungsgründen 1111 bis 1138 erläutert. Dieser unmittelbar bevorstehende Anstieg der Ausfuhren in die Union wird der Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union weiter schaden, seine Verkäufe zu steigern, seinen Marktanteil zu halten und seine Investitionen zu sichern, indem er eine angemessene Kapitalrendite erzielt.
- (1175) Daher vertritt die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die subventionierten Einfuhren chinesischer BEV dazu führen, dass eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union droht.

6.2. **Andere bekannte Faktoren**

- (1176) Im Einklang mit Artikel 8 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission auch, ob sich andere bekannte Faktoren – einzeln oder zusammen – dahin gehend auswirken können, dass der ursächliche Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der vorläufig festgestellten drohenden Schädigung aufgehoben oder bedeutungslos wird.

6.2.1. *Einfuhren aus Drittländern*

- (1177) Neben den Einfuhren aus China hatten die Einfuhren aus Südkorea, dem Vereinigten Königreich, Mexiko, Japan und den Vereinigten Staaten von Amerika im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von mehr als 1 %. Die Menge der Einfuhren und Marktanteile sowie die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus diesen Drittländern entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 17

**Einfuhren aus Drittländern**

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Südkorea	Menge (in Stück)	56 330	71 252	62 765	90 011
	<i>Index</i>	100	126	111	160
	Marktanteil	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	<i>Index</i>	100	78	53	53
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	28 135	30 398	32 976	36 037
	<i>Index</i>	100	108	117	128
Vereinigtes Königreich	Menge (in Stück)	19 555	38 442	47 686	77 325
	<i>Index</i>	100	197	244	395
	Marktanteil	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	<i>Index</i>	100	121	117	132
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	27 307	26 417	26 423	26 275
	<i>Index</i>	100	97	97	96

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Mexiko	Menge (in Stück)	291	29 090	25 484	31 310
	<i>Index</i>	100	9 997	8 757	10 759
	Marktanteil	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	<i>Index</i>	100	6 132	4 196	3 591
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	44 111	40 212	40 685	44 259
	<i>Index</i>	100	91	92	100
Japan	Menge (in Stück)	5 255	4 240	9 864	25 361
	<i>Index</i>	100	81	188	483
	Marktanteil	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	<i>Index</i>	100	49	90	161
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	20 176	23 937	31 643	31 385
	<i>Index</i>	100	119	157	156
Vereinigte Staaten	Menge (in Stück)	67 799	34 084	5 031	23 904
	<i>Index</i>	100	50	7	35
	Marktanteil	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	<i>Index</i>	100	31	4	12
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	31 130	28 915	68 114	59 791
	<i>Index</i>	100	93	219	192
Andere Länder	Menge (in Stück)	849	1 332	2 307	1 564
	<i>Index</i>	100	157	272	184
	Marktanteil	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	<i>Index</i>	100	96	130	61
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	30 417	20 678	26 537	39 820
	<i>Index</i>	100	68	87	131
Alle Länder insgesamt, außer VR China	Menge (in Stück)	150 079	178 440	153 137	249 475
	<i>Index</i>	100	119	102	166
	Marktanteil	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	<i>Index</i>	100	73	49	55
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	29 146	30 631	33 190	35 870
	<i>Index</i>	100	105	114	123

Quelle: Zolldaten der Mitgliedstaaten

- (1178) Die Einfuhren aus Südkorea stiegen im Bezugszeitraum von rund 56 000 auf rund 90 000, ihr Marktanteil fiel jedoch von 10,2 % im Jahr 2020 auf 5,5 % im Untersuchungszeitraum. Darüber hinaus stiegen die durchschnittlichen Einfuhrpreise und lagen im Durchschnitt über dem chinesischen Einfuhrpreis.
- (1179) Die Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich stiegen im Bezugszeitraum von rund 20 000 auf rund 77 000. Obwohl ihr Durchschnittspreis in diesem Zeitraum leicht zurückging, blieb ihr Marktanteil relativ stabil und stieg im Bezugszeitraum nicht über 5 %. Wenngleich der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich in den Jahren 2020 und 2022 leicht unter dem Preis der Einfuhren aus China lag (3,0 % bzw. 0,1 %), lag er 2021 und im Untersuchungszeitraum über den chinesischen Einfuhrpreisen (7,8 % bzw. 4,0 %).
- (1180) Die Einfuhren aus Mexiko, Japan und den USA machten im Untersuchungszeitraum jeweils weniger als 2 % des Marktanteils aus. Außerdem lagen die durchschnittlichen Einfuhrpreise mit Ausnahme Japans in den Jahren 2020 und 2021 im gesamten Bezugszeitraum deutlich über dem durchschnittlichen Einfuhrpreis der Einfuhren aus der VR China.
- (1181) Die Einfuhren aus allen anderen Ländern waren unerheblich.
- (1182) Auf der Grundlage der vorstehenden Analyse gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum nicht abschwächten.

6.2.2. *Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union*

- (1183) Die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 18

**Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Ausfuhrmenge (in Stück)	190 101	291 766	454 555	632 256
<i>Index</i>	100	153	239	333
Ausfuhrpreise	42 374	40 082	47 723	47 482
<i>Index</i>	100	95	113	112

Quelle: Eurostat (KN-Code 8703 80 10)

- (1184) Die BEV-Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union stiegen im Bezugszeitraum um 233 %. Dies war ein höherer Anstieg im Vergleich zu den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt (siehe Tabelle 5).
- (1185) Der durchschnittliche Ausfuhrpreis des Wirtschaftszweigs der Union lag, wie aus Tabelle 7 hervorgeht, über den Herstellkosten.
- (1186) Daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union den festgestellten ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der drohenden Schädigung nicht abschwächte.

6.2.3. *Nachfragebezogene Faktoren*

- (1187) Zu den wichtigsten Faktoren, die sich auf die Nachfrage nach BEV auswirken, gehören die Ladezeit, die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, die damit zusammenhängende Frage der Bedenken hinsichtlich der Reichweite und die Verordnung über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen (siehe Erwägungsgrund 1223).
- (1188) Die BEV-Verkäufe und die Ladekapazität der BEV korrelieren positiv, und die Ladekapazität ist ein entscheidendes Element, das den Anstieg der BEV-Verkäufe auf dem Unionsmarkt unterstützt.

- (1189) Unternehmen 24 brachte vor, dass das Fehlen einer ausreichenden öffentlichen Ladeinfrastruktur nach wie vor ein wesentliches Hindernis für die verstärkte Akzeptanz von BEV durch die Verbraucher in der Union sei und die Nachfrage der Verbraucher erheblich bremsen, was sich negativ auf den Wirtschaftszweig der Union ausgewirkt habe. Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass der Markt für BEV in der Union in den kommenden Jahren voraussichtlich erheblich wachsen werde.
- (1190) Die Kommission stellt fest, dass Unternehmen 24 widersprüchliche Argumente vorbrachte, mit denen zum einen geltend gemacht wurde, dass es Faktoren gebe, die die BEV-Nachfrage in der Union erheblich einschränkten, wie die Ladeinfrastruktur, und zum anderen, dass die Nachfrage rasch ansteige und der Unionsmarkt für BEV voraussichtlich erheblich wachsen werde. Die Kommission stimmt zu, dass angesichts der ehrgeizigen Ziele der Union und der einschlägigen EU-Verordnungen davon auszugehen ist, dass der Markt der Union für BEV in den nächsten Jahren rasch wachsen wird. Angesichts des Mangels an anderen ausgereiften Technologien für emissionsfreie Antriebe ist davon auszugehen, dass der Markt für BEV bis 2035 das Niveau des heutigen Gesamtmarktes für Personenkraftwagen erreichen wird.
- (1191) Zudem stellt die Kommission fest, dass rasche Fortschritte bei der Beseitigung von Engpässen im Zusammenhang mit dem Aufladen gibt, sei es zu Hause, in einem privaten Ladebereich (z. B. in einem Unternehmen oder auf einem Parkplatz) oder durch Zugang zu einer öffentlichen Ladestation. In der Union steigt der Umfang der öffentlich zugänglichen und privaten Ladeinfrastruktur, unabhängig davon, ob sie nach der installierten Kapazität oder der Anzahl der Ladepunkte analysiert wird. Bis Ende 2022 gab es in der Union 475 000 öffentliche Ladestationen mit einer installierten Kapazität von 5,1 kW pro batteriebetriebenen Elektrofahrzeug. Die installierte Kapazität für die private Ladeinfrastruktur betrug 8,0 kW pro batteriebetriebenen Elektrofahrzeug in der Union. Der Gesamtbestand der Ladeinfrastruktur in der Union wird bis 2030 auf 35 Millionen Ladestationen ansteigen.<sup>(493)</sup>
- (1192) Darüber hinaus hat die EU die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>(494)</sup> erlassen, nach der alle nationalen Straßen und Autobahnen in der gesamten Union bis 2025 entsprechend der Zahl der Elektroautos auf der Straße mit öffentlichen Ladegeräten ausgestattet sein müssen. Gemäß dieser Verordnung sollten Ladepunkte alle 60 km entlang wichtiger EU-Autobahnen verfügbar sein: i) bis zum 31. Dezember 2025 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 400 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW; ii) bis zum 31. Dezember 2027 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW und verfügt über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW. Die Verordnung enthält auch verbindliche nationale, auf der Größe der Fahrzeugflotte beruhende Ziele, wie die Anforderung, über öffentlich zugängliche Ladestationen für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug eine Gesamtladeleistung von mindestens 1 kW bereitzustellen.
- (1193) Die BEV-Nachfrage auf dem Unionsmarkt nahm im Bezugszeitraum rasch zu. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass sowohl der sichtbare als auch der tatsächliche Verbrauch in diesem Zeitraum um über 180 % gestiegen sind. Es wird erwartet, dass Fortschritte bei den Batterietechnologien die Reichweite weiter vergrößern und die Ladezeit verkürzt werden und dass sich die Verfügbarkeit öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur weiter verbessern wird, wobei alle damit verbundenen Nachfragebeschränkungen schrittweise beseitigt werden. Angesichts der verbindlichen Zielvorgaben für die Emissionen neuer Verkäufe auf dem Unionsmarkt (und der erheblichen Sanktionen bei Nichteinhaltung), die in den EU-Verordnungen festgelegt sind, wie in den Erwägungsgründen 1222 und 1223 erläutert, ist daher zu erwarten, dass die Nachfrage in Zukunft weiter steigen wird.
- (1194) Bei der laufenden Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Lage ist, seine Größenvorteile durch Aufrechterhaltung ausreichender Verkaufsmengen und Marktanteile aufrechtzuerhalten. Dadurch wird der Wirtschaftszweig der Union in die Lage versetzt, seine Kosten zu decken und eine ausreichende Rentabilität für die notwendigen Investitionen zu erzielen. Dies ist umso wichtiger in der derzeitigen Phase, in der sich der Markt für BEV in der Union noch entwickelt und noch nicht ausgereift ist.
- (1195) Aus den Tabellen 2a und 2b geht jedoch hervor, dass der Wirtschaftszweig der Union für BEV Marktanteile in einem unhaltbaren Tempo verliert. Aus der Bewertung in Abschnitt 5 geht ferner hervor, dass diese Marktanteilsverluste bis Ende 2026 anhalten werden. Obwohl die Faktoren, die die Nachfrage beschränken, in der Vergangenheit Auswirkungen gehabt haben könnten, stellt die jüngste und unmittelbar bevorstehende Marktdurchdringung der subventionierten Einfuhren aus der VR China, wie aus Abschnitt 6.1 hervorgeht, die größte Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union in naher Zukunft im Zusammenhang mit dem erfolgreichen Übergang des Unionsmarkts zu BEV dar.

<sup>(493)</sup> <https://www.chargeurope.eu/>

<sup>(494)</sup> Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

- (1196) Daher vertritt die Kommission vorläufig die Auffassung, dass etwaige Nachfragebeschränkungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der vorläufig festgestellten drohenden Schädigung nicht abschwächen würden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 6.2.4. *Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union für BEV*

- (1197) Die CCCME brachte vor, dass die Abhängigkeit der BEV-Hersteller in der Union von der Lieferung von Batterien und anderen Komponenten von Drittländern ihre Wettbewerbsfähigkeit im Allgemeinen beeinträchtigt. Die CCCME und Unternehmen 24 machten geltend, dass die fehlende vertikale Integration der Unionshersteller und ihre Abhängigkeit von Drittlandsquellen für Batterien zu höheren Batterie- und anderen Produktionskosten führe. Darüber hinaus erklärten die CCCME und Unternehmen 24, dass die negativen Auswirkungen, die sich aus der fehlenden vertikalen Integration ergäben, durch andere Faktoren verschärft worden seien, die nicht mit den BEV-Einfuhren aus China zusammenhängen, wie i) Unterbrechungen der Lieferkette aufgrund der COVID-19-Pandemie und des Krieges zwischen Russland und der Ukraine, ii) gestiegene Rohstoffkosten, iii) Engpässe bei kritischen Komponenten wie Halbleitern und iv) hohe Energiepreise. Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht rechtzeitig in die Lieferkette für elektrische Batterien investiert habe und sich auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor konzentriert habe, wo er über einen Wettbewerbsvorteil verfüge, und erst kürzlich damit begonnen habe, in den Markt für BEV zu investieren.
- (1198) Die Kommission stellt fest, dass sich die Vorteile der vertikalen Integration hauptsächlich auf BYD und nicht auf alle chinesischen ausführenden Hersteller bezogen. Der Wirtschaftszweig der Union setzt sich aus Unternehmen zusammen, die Batterien auf dem Weltmarkt kaufen, und anderen Unternehmen, die in die Batterieproduktion investieren. Tatsächlich baut der Wirtschaftszweig der Union seine Batterieproduktionskapazität kontinuierlich aus.
- (1199) Obwohl die chinesischen ausführenden Hersteller Vorteile bei der Versorgung mit Batterien und wichtigen Rohstoffen für Batterien entwickelt haben, wurden diese Vorteile vor allem durch Subventionierung erlangt, wie in Abschnitt 3.7.2 dargelegt. Daher wird durch die angeblichen Wettbewerbsvorteile der ursächliche Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der drohenden Schädigung nicht abgeschwächt.
- (1200) Unterbrechungen der Lieferkette und andere Faktoren, die die Preise für Rohstoffe und Energie erhöhen, waren weltweite Probleme, die nicht nur auf den Wirtschaftszweig der Union anwendbar sind, sodass es für den Wirtschaftszweig der Union insgesamt keinen spezifischen Wettbewerbsnachteil gibt. Darüber hinaus betrafen diese Fragen hauptsächlich den Bezugszeitraum, und die CCCME und Unternehmen 24 machten weder geltend noch haben sie belegt, inwieweit sich diese Faktoren in den kommenden Jahren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirken würden.
- (1201) Angesichts der Feststellungen der Kommission in den vorstehenden Erwägungsgründen wurden diese Vorbringen daher zurückgewiesen.

#### 6.2.5. *Konkurrenz zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV*

- (1202) Unternehmen 24 und die CCCME brachten vor, dass die Konkurrenz zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV als ursächlicher Faktor geprüft werden sollte. Weder die CCCME noch das Unternehmen 24 haben dieses Vorbringen jedoch erklärt oder sich näher dazu geäußert.
- (1203) Mit den Emissionszielen der Union wird sichergestellt, dass der Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 1223 dargelegt, rasch zu BEV übergeht. Daher herrscht zwar derzeit auf dem Unionsmarkt Konkurrenz zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV, die Produktion und der Verkauf von Verbrennungsmotoren werden jedoch schrittweise zurückgehen, parallel zur Steigerung der Produktion und des Verkaufs von BEV im Einklang mit den EU-Emissionszielen. Deshalb wird sich auch die Konkurrenz zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV allmählich zugunsten von Verkäufen BEV verringern.
- (1204) Daher vertritt die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die Auswirkungen der Konkurrenz mit den Verkäufen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der vorläufig festgestellten drohenden Schädigung nicht abschwächen würden. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 6.2.6. *Mangel an Größenvorteilen und Start-up-Unternehmen*

- (1205) Die CCCME brachte vor, dass der Mangel an Größenvorteilen der BEV-Hersteller in der Union wahrscheinlich zu höheren Kosten führe. Des Weiteren wurde geltend gemacht, dass bestimmte Unionshersteller wie e.Go auf das Konzept der Mikrofabriken angewiesen seien und keine Größenvorteile erzielen könnten, wie sie mit Gigafabriken und großen Produktionsanlagen erzielt würden. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass bestimmte Unionshersteller wie Fisker und e.Go gerade mit der BEV-Herstellung begonnen hätten und die Kommission daher bei ihrer Analyse auch die Gründungsphase bestimmter Unionshersteller berücksichtigen sollte.
- (1206) Die Kommission wandte die Methode zur Berücksichtigung von Schadensursachen in Bezug auf ihre Auswirkungen auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union an. Das bloße Vorliegen von Faktoren, die sich auf einen kleinen Teil des Wirtschaftszweigs der Union beziehen, wurde nicht als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union insgesamt angesehen; daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass der ursächliche Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der vorläufig festgestellten drohenden Schädigung nicht abgeschwächt wurde. In Bezug auf den Wirtschaftszweig der Union im weiteren Sinne vertrat die Kommission die Auffassung, dass gerade die Einfuhren aus China die Aussichten des Wirtschaftszweigs der Union bedrohen, den erforderlichen Umfang zu erreichen und in naher Zukunft rentabel zu werden. Diese subventionierten Einfuhren verhindern, dass der Wirtschaftszweig der Union die Verkaufsziele erreicht, die erforderlich sind, um die Produktion entsprechend zu steigern und Größenvorteile zu erzielen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

#### 6.2.7. *Versorgungsfragen*

- (1207) Unternehmen 24 brachte außerdem vor, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage sei, die rasch steigende Nachfrage zu decken, die mit dem ökologischen Wandel verbunden sei.
- (1208) Entgegen dem Vorbringen von Unternehmen 24 ergab die Untersuchung, dass der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Kapazitäten verfügt, um BEV herzustellen und die Nachfrage auf dem Unionsmarkt zu decken. Wie in Erwägungsgrund 1060 erläutert, wurde angesichts der Tatsache, dass die Kapazitätsauslastung im Untersuchungszeitraum unter 40 % lag, vorläufig der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Produktionskapazitäten verfügt, um den künftigen Anstieg der Nachfrage nach BEV zu decken, und dass darüber hinaus mehr Kapazitäten von der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die BEV-Produktion verteilt werden können. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 6.2.8. *EU-Politik für Biokraftstoffe*

- (1209) Die CCCME brachte vor, dass die EU in der Vergangenheit die Biodieselproduktion gegenüber der BEV-Herstellung bevorzugt habe, was dazu geführt habe, dass der BEV-Herstellung nur eine geringe Priorität eingeräumt worden sei.
- (1210) Diese Behauptung war sehr vage und enthielt keine Einzelheiten, um die Bedeutung der Aussage zu erläutern. Es sei daran erinnert, dass die Kommission, wie in Erwägungsgrund 1223 dargelegt, spezifische Emissionsziele für alle neuen Personenkraftwagen und Flotten leichter Nutzfahrzeuge für Marken und Gruppen für das Jahr 2020 und die Folgejahre eingeführt hat. Daher stimmt die Kommission dem nicht zu, dass sie der BEV-Produktion eine geringe Priorität einräumte.
- (1211) Darüber hinaus kam die Kommission in Abschnitt 5 zu dem Schluss, dass dem Wirtschaftszweig der Union durch subventionierte Einfuhren mit Ursprung in China unmittelbar eine bedeutende Schädigung droht. Die CCCME legte nicht dar, wie sich die Biokraftstoffpolitik der EU in den kommenden Jahren negativ auf die Lage der BEV-Hersteller in der Union auswirken würde. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

#### 6.2.9. *Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China*

- (1212) Die CCCME brachte vor, dass die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China ein Faktor sein könnten, der eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union für BEV erzeuge.
- (1213) Die Kommission hat zu den Einfuhren von Unternehmen des Wirtschaftszweigs der Union aus China in Erwägungsgrund 998 Stellung genommen. Es war nicht klar, auf welche Unternehmen des Wirtschaftszweigs der Union die CCCME in ihrer Bewertung Bezug nahm oder inwiefern solche Einfuhren in naher Zukunft eine drohende Schädigung verursachen würden. In den Erwägungsgründen 1130 bis 1138 wird die erwartete Entwicklung der Einfuhrmengen und -preise aus China im Allgemeinen und der Einfuhren von in chinesischem Besitz befindlichen Konzernen wie BYD, Geely und SAIC klar erläutert. Wie in Tabelle 12a erläutert, stieg der Marktanteil der Einfuhren chinesischer Marken von 1,9 % im Jahr 2020 auf 7,3 % im Untersuchungszeitraum. Darin wird der Schluss gezogen, dass die größte Gefahr einer Schädigung in den kommenden Jahren von chinesischen Unternehmensgruppen ausgeht.

- (1214) Angesichts der vorstehenden Bewertung und der mangelnden Klarheit in Bezug auf die Relevanz dieses Vorbringens wird die Auffassung vertreten, dass dieses Vorbringen nicht belegt war, und es wurde daher zurückgewiesen.

### 6.3. Schlussfolgerung

- (1215) Die Kommission hat einen Zusammenhang zwischen dem Anstieg subventionierter Einfuhren aus der VR China und der drohenden bedeutenden Schädigung festgestellt.
- (1216) Die Kommission hat die Auswirkungen aller anderen bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union von den schädigenden Auswirkungen der subventionierten Einfuhren aus der VR China unterschieden und getrennt.
- (1217) Die Kommission stellt fest, dass die anderen ermittelten Faktoren wie Einfuhren aus Drittländern, Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union, nachfragebezogene Faktoren, Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union, Konkurrenz zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV, fehlende Skaleneffekte und Start-up-Unternehmen, Versorgungsfragen, EU-Politik für Biokraftstoffe und Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China den ursächlichen Zusammenhang weder einzeln noch kollektiv abschwächen. Die chinesischen ausführenden Hersteller profitierten im Bezugszeitraum von bestimmten Vorteilen, z. B. einer sicheren Versorgung mit Batterien und Rohstoffen. Die Kommission kommt jedoch nicht zu dem Schluss, dass in diesem Zeitraum eine bedeutende Schädigung vorlag. Tatsächlich war bei keinem der anderen Faktoren überzeugend nachgewiesen, dass diese Faktoren eine unmittelbare Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union darstellen oder dass sie die eindeutige Bedrohung durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China in den kommenden Jahren abschwächen.
- (1218) Daher kommt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass der Anstieg der subventionierten Einfuhren aus der VR China ohne Maßnahmen eine drohende bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union für BEV darstellt.

## 7. UNIONSINTERESSE

- (1219) Nach Artikel 31 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen lässt, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen, die dem Gesamtbetrag der anfechtbaren Subventionen entsprechen, im vorliegenden Fall trotz der Feststellung einer schädigenden Subventionierung dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses stützte sich die Kommission auf eine Analyse der Interessen aller Beteiligten einschließlich des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer, der Verwender, der Lieferanten und der Verbraucher.
- (1220) Stellungnahmen zum Unionsinteresse gingen von der chinesischen Regierung, der CCCME, dem Europäischen Verband der Automobillieferanten (im Folgenden „CLEPA“), dem Deutschen Verband der Automobilindustrie (im Folgenden „VDA“), dem Europäischen Stahlverband (im Folgenden „EUROFER“), Unternehmen 31 und Unternehmen 29 ein.

### 7.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (1221) Die Automobilindustrie spielt eine wichtige Rolle in der Wirtschaft der Union und bietet direkte und indirekte Arbeitsplätze für 12,9 Millionen Menschen, was 7 % der Gesamtbeschäftigung in der EU entspricht. Davon sind rund 24 % bzw. 3,1 Millionen Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe.<sup>(495)</sup> Die Automobilindustrie ist ein Motor für die wirtschaftliche Wertschöpfung, die wettbewerbsfähige Souveränität und das gesellschaftliche Wohlergehen Europas.
- (1222) Im europäischen Grünen Deal<sup>(496)</sup> legte die Kommission das Ziel fest, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Dieses Ziel wurde 2021 mit der Veröffentlichung der Verordnung (EU) 2021/1119 (Europäisches Klimagesetz) in Kraft gesetzt.<sup>(497)</sup> Es wird erwartet, dass alle Wirtschaftssektoren zur Erreichung dieser Emissionsreduktionen beitragen, einschließlich des Straßenverkehrs, in dem die Emissionen seit 1990 gestiegen sind. Daher sind BEV ein wichtiges Produkt für die Union, um ihre Klimaziele zu erreichen.

<sup>(495)</sup> <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>

<sup>(496)</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>(497)</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

- (1223) Ferner hat die EU mit der Verordnung (EU) 2019/631, die später durch die Verordnung (EU) 2023/851 geändert wurde, spezifische Emissionsziele für alle neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge für Hersteller für das Jahr 2020 und die Folgejahre eingeführt. <sup>(498)</sup> Diese Verordnung ist ein Schlüsselement der europäischen Klimaschutzpolitik. Gemäß der Verordnung dürfen die durchschnittlichen Emissionen von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen ab 2021 das EU-weite Flottenziel von 95 g CO<sub>2</sub>/km nicht überschreiten. Ab 2025 werden die Zielvorgaben erhöht: Für neue Flotten in der Union zugelassener Personenkraftwagen müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen daher ab 2025 um 15 % und ab 2030 um 55 % gesenkt werden. Für 2035 gilt ein CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel von 100 % für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Wird das jeweilige Flottenziel nicht erreicht, verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung in Höhe von 95 EUR je Gramm CO<sub>2</sub> und neu zugelassenem Fahrzeug.
- (1224) Diese Ziele können vor allem durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden. Die gezielte Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in der Union stellt jedoch eine große Herausforderung für den gesamten Verkehrssektor dar, da die Elektrifizierung weit über die reine Umwandlung von Wärme in elektrische Antriebsstränge hinausgeht und die gesamte Wertschöpfungskette der Elektrofahrzeuge abdeckt. Es handelt sich um einen komplexen Übergang, der die gesamte Kette der Automobilindustrie – vom Bergbau über Chemikalien bis hin zur Herstellung von Elektroantrieben und Batteriepacks, Energie, Sammlung von Batterieabfällen und Recycling – umfasst. Daraus folgt, dass sich die Automobilindustrie in einem grundlegenden Wandlungsprozess befindet.
- (1225) Zudem sind elektrische Batterien von strategischer Bedeutung für die Entwicklung von BEV. Der Standort der Herstellung elektrischer Batterien ist für die BEV-Hersteller sehr wichtig. Während die elektrischen Zellen relativ einfach transportiert und versandt werden können, werden diese Vorgänge, sobald sie in Module und anschließend in Batteriesätze eingebaut sind, deutlich schwieriger und kostspieliger. Die BEV-Hersteller profitieren somit davon, dass sie sich für diese Phase des Verfahrens in der Nähe der Batterielieferanten befinden oder sie sogar intern durchführen. Die Nähe und der enge Kontakt zu Batterielieferanten sind auch deshalb wichtig, da Batterien keine Standardprodukte sind, sondern vielmehr nach den Spezifikationen der Fahrzeughersteller gebaut werden. So bestimmen beispielsweise die Größe und die Funktionen eines batteriebetriebenen Elektrofahrzeugs den Batterietyp, den es benötigt, was sich wiederum auf die Zusammensetzung des Rohstoffmixes zu Beginn des Verfahrens auswirkt (wodurch wiederum potenzielle Effizienzgewinne für vertikal integrierte Marktteilnehmer geschaffen werden). Während die BEV-Hersteller in der Union im Bezugszeitraum von Einfuhren von Batterien, hauptsächlich aus China, abhängig waren, sind die Automobilhersteller jetzt fest entschlossen, stark in ihre eigenen Batterieproduktionskapazitäten zu investieren, wobei die meisten dieser Investitionen im Rahmen von Partnerschaften mit spezialisierten Akteuren getätigt werden. Diese Investitionen belaufen sich auf mehrere Milliarden Euro, die bis 2030 getätigt werden sollen. <sup>(499)</sup>
- (1226) Beim Übergang zur Elektrifizierung ist es für die Automobilhersteller in der Union sehr riskant, Rentabilität und Marktanteil bei subventionierten Einfuhren aus China zu verlieren, da dies bedeuten würde, dass sie nicht in der Lage wären, die erforderlichen Investitionen in neue Batterietechnologien zu tätigen, die die Reichweite der Fahrzeuge erhöhen, die Ladezeit verkürzen, die Kosten senken und die Sicherheit verbessern und somit einen solchen Übergang erfolgreich erreichen würden. Andererseits konnten die chinesischen Unternehmen aufgrund der hohen Höhe der von der chinesischen Regierung gewährten Subventionen Größenvorteile erzielen und führten BEV zu unfairen Preisen in die Union aus und übernahmen Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union, der mit erheblichen Verlusten und der daraus resultierenden Unfähigkeit für die erforderlichen Investitionen konfrontiert ist. Wenn der Wirtschaftszweig der Union durch subventionierte Einfuhren aus der VR China unwiderruflich geschädigt wird, wird das Ziel der Elektrifizierung daher nicht erreicht, und die Klimaziele der Europäischen Union könnten gefährdet werden.
- (1227) Die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen würde es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, auf dem Markt fair zu konkurrieren und genügend BEV herzustellen und auf dem Unionsmarkt zu verkaufen, damit er in Zukunft rentabel werden kann. Wie in Erwägungsgrund 1078 erläutert, ist der BEV-Wirtschaftszweig der Union ein kapitalintensiver Wirtschaftszweig und benötigt daher Zeit, um Größenvorteile zu erzielen, damit er seine Fixkosten decken und rentabel sein kann. Daher würde die Einführung von Maßnahmen den Wirtschaftszweig der Union vor einem intensiven und unfairen Preisdruck schützen, der andernfalls von den Einfuhren aus der VR China ausgeübt würde.

<sup>(498)</sup> Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5).

<sup>(499)</sup> <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqzqypr/>

- (1228) Ohne die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen wären die Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union für BEV für den Übergang zur Elektrifizierung und die in Erwägungsgrund 1221 genannten Arbeitsplätze im Automobilssektor aufgrund des unlauteren Handels gefährdet. Der Wirtschaftszweig der Union wäre nicht in der Lage, den Übergang des Unionsmarktes von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV zu verfolgen, da die Preise der subventionierten Einfuhren aus der VR China die Preise der BEV-Hersteller in der Union unterbieten. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass die Union einen ihrer wichtigsten Sektoren des verarbeitenden Gewerbes verliert, und die Union als Region könnte in den Bereichen Technologie und Innovation im Vergleich zu China und den USA zurückfallen und ihre Klimaziele verfehlen.
- (1229) Der VDA stellte fest, dass die Geschäftstätigkeit chinesischer Unternehmen in China und im Ausland dazu beiträgt, Skaleneffekte zu erzielen, und zur Rentabilität in Bereichen wie Fertigung, Logistik und FuE weltweit beiträgt. Nach Angaben des VDA unterstützen diese Effekte in der bestehenden Weltordnung und dem bestehenden globalen Geschäftsmodell auch die Entwicklung der europäischen Automobilindustrie.
- (1230) Unternehmen 24 brachte vor, dass zwar in der Vergangenheit Bedenken hinsichtlich des Markteintritts und der steigenden Marktanteile der japanischen und koreanischen Automobilhersteller in der Union seit den 1980er-Jahren bestanden hätten, die Einführung japanischer und koreanischer Waren jedoch die Bemühungen der Unionshersteller um Anpassung, Innovation und Effizienz angekurbelt habe. Darüber hinaus gründeten die japanischen und koreanischen Hersteller ihre Produktion in der Union, wurden Teil des Wirtschaftszweigs der Union und trugen somit direkt zu dessen Entwicklung und Fortschritt bei. Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass dasselbe von den chinesischen Herstellern BEV zu erwarten sei.
- (1231) Die Kommission widerspricht diesem Vorbringen, da zwischen dem Anstieg der koreanischen und japanischen Automobilhersteller in den letzten Jahren und den derzeitigen chinesischen Erstausrüstern grundlegende Unterschiede bestehen. Insbesondere konkurrierten die koreanischen und japanischen Erstausrüster für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mit Erstausrüstern der Union, die über langjährige Erfahrung und Lieferketten verfügten. Im Gegensatz dazu ist die Dominanz Chinas bei der Herstellung elektrischer Batterien ein Schlüsselfaktor für den Wettbewerb zwischen chinesischen und EU-Herstellern von BEV. Die Unionshersteller bauen derzeit ihre Batteriecluster für den Unionsmarkt mit erheblichen Investitionen und Kosten auf und befinden sich daher in einer ganz anderen Lage als zu der Zeit, als die Einfuhren von Fahrzeugen aus Japan und Korea zunahmen. Außerdem mussten die koreanischen und japanischen Hersteller den Unionsmarkt in der Vergangenheit hauptsächlich über Händlerpräsenz betreten, die mit hohen Kosten verbunden war und Zeit benötigte, bis sie aufgebaut war. Derzeit ist es für die chinesischen ausführenden Hersteller jedoch einfacher, sich direkt mit dem Verbraucher in Verbindung zu setzen, ohne dass es einen Zwischenhändler gibt, und zwar über den Online-Kauf von Autos und Direktverkaufsmodellen, die zunehmen. Schließlich mussten die Unionshersteller in der Vergangenheit nur mit einer kleinen Zahl koreanischer und japanischer Hersteller konkurrieren, während im Untersuchungszeitraum, wie in Erwägungsgrund 1125 erläutert, mehr als 14 chinesische BEV-Hersteller auf dem Unionsmarkt tätig waren. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (1232) Die chinesische Regierung brachte vor, es liege nicht im Interesse der Union, Ausgleichsmaßnahmen einzuführen, da der Wirtschaftszweig der Union nicht über ausreichende Kapazitäten verfüge, um BEV für die gesamte Nachfrage in der Union herzustellen.
- (1233) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Kapazitäten verfügt, um BEV herzustellen und die Nachfrage in der Union zu decken, wie in Erwägungsgrund 1060 erläutert. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (1234) Die Kommission stellt fest, dass der Übergang von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV durch den exponentiellen Anstieg der subventionierten Einfuhren gefährdet würde, wodurch eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union droht. Die Gefährdung des Wirtschaftszweigs der Union durch einen massiven Anstieg der Einfuhren zu unfairen Preisen aus der VR China, die die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union unterbieten, und ihre rasch steigenden Marktanteile werden erhebliche negative Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben, da Verkaufsmengen und Marktanteile verloren gehen und die Rentabilität rasch abnimmt, was zu erheblichen Verlusten und somit auch zu Investitionsverlusten führen wird. Dies wird unweigerlich zur Schließung von Produktionsstätten in der Union und zu einem massiven Verlust von Arbeitsplätzen führen. Daher gelangt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Einführung von Maßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union läge.

### 7.2. Interesse der unabhängigen Einführer

- (1235) Wie in Erwägungsgrund 47 erklärt, arbeitete kein unabhängiger Einführer an der Untersuchung mit. Daher kommt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen angesichts der mangelnden Mitarbeit der unabhängigen Einführer keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf die unabhängigen Einführer hätte.

### 7.3. Interesse der Verwender

- (1236) Die untersuchte Ware wird von mehreren Arten von Verwendern verwendet, insbesondere von Auto-Leasing-Unternehmen, Autovermietungsunternehmen, Car-Sharing-Unternehmen, Taxiunternehmen und Endverwendern.
- (1237) Sieben Verwender, die zwei Unternehmensgruppen angehörten, meldeten sich und beantworteten den Fragebogen für Verwender, nämlich Unternehmen 32 und sechs zur Leasys Group gehörende Unternehmen. Diese Unternehmen nutzten die untersuchte Ware, um sie an ihre Abnehmer zu vermieten.
- (1238) Unternehmen 32 übermittelte eine unvollständige Antwort auf den Fragebogen. Die Kommission forderte in einem Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen zusätzliche Informationen an. Das Unternehmen antwortete nicht auf das Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen und machte geltend, es sei zu aufwendig. Daher prüfte die Kommission die Fragebogenantworten von Unternehmen 32 nicht. Im ausgefüllten Teil der Fragebogenantwort erklärte Unternehmen 32 jedoch, wenn nachgewiesen werden sollte, dass chinesische Subventionen künstlich niedrige Preise für BEV in der Union verursachten, könnte dies für die gesamte europäische Lieferkette schädlich sein. Es vertrat die Auffassung, dass die gegenseitigen Maßnahmen zum Schutz der europäischen Produktion fair und erforderlich seien, um Versorgungssicherheit zu gewährleisten, wenn unlautere Preispraktiken durch staatliche Unterstützung von in der VR China hergestellten Fahrzeugen die Lebensfähigkeit der BEV-Lieferanten aus der Union beeinträchtigen würden.
- (1239) Die Unternehmen der Leasys Group übermittelten vollständige Fragebogenantworten, und die Kommission überprüfte, wie in Erwägungsgrund 80 erläutert, zwei von ihnen, die ebenfalls aus China BEV bezogen.
- (1240) Die Kommission stellt fest, dass die mitarbeitenden Verwender zusammen weniger als 0,1 % der Gesamteinfuhren aus China sowie der Einfuhren aus anderen Ländern und 1 % der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union (auf der Grundlage der Zulassung) kauften. Im Untersuchungszeitraum kauften sie weniger als 5 % der untersuchten Ware aus China, mehr als 95 % von Unionsherstellern und den Rest aus anderen Ländern.
- (1241) Der Umsatz und die Kosten der beiden überprüften Verwender mit Ursprung in China machten im Untersuchungszeitraum weniger als 2 % ihres Gesamtumsatzes und ihrer Gesamtkosten aus. Die Rentabilitätsspannen der überprüften Verwender im Untersuchungszeitraum lagen zwischen einstelligen und niedrigen zweistelligen Zahlen.
- (1242) Die Kommission stellte fest, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen gewisse Auswirkungen auf bestimmte Kostenpositionen im Zusammenhang mit BEV mit Ursprung in China haben würde, insbesondere auf Abschreibungen, Zinsaufwendungen und Versicherungen. Angesichts des geringen Anteils dieser Kostenpositionen an den Gesamtkosten der überprüften Verwender (weniger als 2 %) und des sehr geringen Anteils von BEV aus China an ihren Gesamtflotten wurden die Auswirkungen der Ausgleichszölle auf ihre Gesamtkosten als unerheblich erachtet. Die von der Kommission auf der Grundlage der von den beiden überprüften Verwendern für den Untersuchungszeitraum bereitgestellten Daten durchgeführte Analyse ergab, dass mögliche Kostensteigerungen infolge der Einführung von Ausgleichsmaßnahmen nur zu einem geringfügigen Rückgang ihrer Gewinnspannen führen würden und dass beide Unternehmen weiterhin Gewinne erzielen würden. Diese geringen Auswirkungen auf die Rentabilität würden durch die Möglichkeit der Verwender, zumindest einen Teil des Kostenanstiegs an die Abnehmer weiterzugeben oder zu alternativen Bezugsquellen zu wechseln, weiter abgemildert. Die beiden überprüften Verwender vertraten ferner die Auffassung, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nicht wesentlich beeinflussen würde.
- (1243) Auf der Grundlage der im Dossier enthaltenen Informationen und unter Berücksichtigung der Standpunkte der interessierten Parteien gelangt die Kommission daher vorläufig zu dem Schluss, dass die Verwender von der Einführung der Maßnahmen nicht unverhältnismäßig stark betroffen wären.

#### 7.4. Interesse der Lieferanten

- (1244) Der VDA und der CLEPA stellten fest, dass der chinesische Markt als weltweit größter Automobilmarkt für Automobilzulieferer und -hersteller von entscheidender Bedeutung für den Wettbewerb und die Stärkung innovativer Kapazitäten sei. Sie brachten vor, dass alle Schritte, die zu einem geringeren Marktzugang für Automobilzulieferer und -hersteller aus der Union in China führen könnten, auf lange Sicht die innovativen Fähigkeiten und die Wettbewerbsfähigkeit der jeweiligen Wirtschaftszweige beeinträchtigen könnten.
- (1245) Wie in Erwägungsgrund 1253 erläutert, besteht der Zweck der Untersuchung darin, wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt herzustellen. Die Untersuchung erstreckt sich nicht auf den Zugang der Unternehmen aus der Union zum chinesischen Markt und führt nicht zwingend zu einem weniger vorteilhaften Marktzugang für Lieferanten und Hersteller aus der Union in China. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen. Wenn der VDA und der CLEPA in diesem Vorbringen auf die Möglichkeit hinweisen, dass China Vergeltungsmaßnahmen in Form eines eingeschränkten Zugangs zu seinem Markt für Unternehmen in der Union ergreifen würde, so wird dies in Abschnitt 7.6 behandelt.
- (1246) EUROFER unterstützte die Untersuchung. Er wies darauf hin, dass die Automobilindustrie ein wichtiger stahlverbrauchender Sektor sei, weshalb die künftige Gesundheit der BEV-Hersteller in der Union auch für den Stahlsektor der Union von entscheidender Bedeutung sei. EUROFER brachte vor, dass sich die schädigenden Einfuhren subventionierter BEV aus China negativ auf die Stahlindustrie der Union auswirken würden. EUROFER zufolge bestehe ein strategisches Interesse daran, einen gesunden Automobilssektor der Union aufrechtzuerhalten, um den Stahlsektor der Union und Millionen damit verbundener Arbeitsplätze zu erhalten. EUROFER brachte vor, dass die Kommission rasch Maßnahmen ergreifen sollte, um die weiterhin gute Gesundheit des Automobilssektors der Union zu erhalten und zu verhindern, dass eine Schädigung eintritt.
- (1247) Unternehmen 29 unterstützte auch die Untersuchung und machte geltend, dass Ausgleichsmaßnahmen dazu beitragen würden, gleiche Wettbewerbsbedingungen und einen fairen Wettbewerb zwischen den Automobilherstellern und anderen interessierten Parteien wiederherzustellen. Aufgrund der subventionierten Einfuhren aus China sei mit einem Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union für BEV zu rechnen, was sich negativ auf die Verkäufe und Gewinne der Unternehmen auswirken würde, die Vorleistungskomponenten herstellen, und ihre Fähigkeit, in der Union zu investieren.
- (1248) Auch Unternehmen 31 unterstützte die Untersuchung in der Hoffnung, dass dies zu gleichen Wettbewerbsbedingungen in der Automobilindustrie in der Union führen würde. Laut Unternehmen 31 würden die Bemühungen der Union um den ökologischen Wandel und die damit verbundenen Investitionen und Innovationen der Automobilindustrie untergraben und die Unternehmen der Union in unfaier Weise benachteiligt.
- (1249) Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen im Interesse der Lieferanten in der Union lag.

#### 7.5. Auswirkungen auf die Verbraucher und Auswirkungen auf die Klimaziele

- (1250) Der VDA argumentierte, dass es eine ausreichende Versorgung mit Elektrofahrzeugen auf dem Unionsmarkt geben müsse, um das EU-Ziel der CO<sub>2</sub>-freien Mobilität bis 2035 zu erreichen. Seiner Ansicht nach könnte der Anstieg der Preise für BEV aus China die Erreichung dieses Ziels erschweren. Der VDA und die chinesische Regierung brachten vor, dass die Kommission die Relevanz Chinas für den Wandel der gesamten europäischen Industrie und insbesondere der Automobilindustrie in Richtung CO<sub>2</sub>-Neutralität berücksichtigen sollte. Unternehmen 24 brachte vor, dass die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union, die weitgehend auf Engpässe bei der inländischen und ausländischen Batterieversorgung zurückzuführen sei, nicht ausreiche, um die EU in die Lage zu versetzen, ihre Klimaziele für den Straßenverkehrssektor zu erreichen, weshalb die EU zur Erreichung ihrer Ziele auf BEV-Einfuhren angewiesen sei, während China in dieser Hinsicht ein wichtiger Partner der EU bleiben werde. Darüber hinaus brachte Unternehmen 24 vor, dass Ausgleichszölle die Versorgung von Verbrauchern mit niedrigem und mittlerem Einkommen mit erschwinglichen BEV auf dem Unionsmarkt gefährden und letztlich die Fortsetzung der EU-Maßnahmen zur Bewältigung der existenziellen Bedrohung durch den Klimawandel gefährden würden.
- (1251) Mit dieser Untersuchung soll sichergestellt werden, dass die Unionshersteller und die chinesischen BEV-Hersteller unter gleichen Wettbewerbsbedingungen miteinander konkurrieren, und sie ermöglicht, die Schädigung der Unionshersteller durch die subventionierten Einfuhren zu verhindern. Ausgleichszölle werden daher nur die verzerrende Subventionierung ausgleichen; der Handel wird jedoch weiter fließen. Der potenzielle Preisanstieg für die Verbraucher in der Union muss gegen die katastrophalen Auswirkungen der Niedrigpreiseinfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union abgewogen werden, die Millionen von Arbeitsplätzen in der EU schaffen werden, sobald der Markt vollständig von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergegangen ist. Das

Verschwinden der Automobilindustrie in der Union hätte enorme negative Auswirkungen auf den Unionsmarkt und hätte Spillover-Effekte auf die Zulieferindustrie mit dem potenziellen Verlust von Millionen Arbeitsplätzen in der Union. Die Untersuchung ergab, dass angesichts der begrenzten Preiserhöhung, d. h. aufgrund der in dieser Untersuchung festgestellten unfairen Subventionierung, die Verbraucherpreise nicht unverhältnismäßig steigen, selbst wenn sie vollständig an den Endabnehmer weitergegeben werden. Es wird jedoch erwartet, dass zumindest ein Teil des Preisanstiegs von den Einführern absorbiert wird. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die bilateralen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels nicht auf unlauterem Wettbewerb durch subventionierte Niedrigpreisfahrzeuge aufbauen können, sondern auf gleichen Wettbewerbsbedingungen beruhen sollten, in denen fairer Wettbewerb und Innovationen den ökologischen Wandel vorantreiben werden. Die Wirtschaftszweig der Union für BEV ist für das Ziel der EU, die Netto-Treibhausgasemissionen zu verringern, unerlässlich, wofür die Lieferkette der Union für emissionsfreie Fahrzeuge gesichert werden muss, um sicherzustellen, dass alle in Europa zugelassenen Neufahrzeuge bis 2035 emissionsfrei sind.

- (1252) Die CCCME legte eine wirtschaftliche Analyse vor, die von zwei Professoren der Katholieke Universiteit Leuven und des Centre of Economic Policy Research (CEPR) durchgeführt wurde. In dem Bericht wurde der Schluss gezogen, dass die BEV-Einfuhren aus der VR China für den Unionsmarkt, die Hersteller und Verbraucher von BEV in der Union und die Union insgesamt unerlässlich sind, da diese Einfuhren notwendig sind, um Wettbewerb und Innovation in der Union aufrechtzuerhalten, die Verfügbarkeit erschwinglicher BEV für Durchschnittsverbraucher zu beschleunigen und sicherzustellen, dass die Klimaziele der Union erreicht werden.
- (1253) Ungeachtet des maßgebenden und objektiven Wertes dieses Berichts wies die Kommission darauf hin, dass der Zweck der Ausgleichszölle nicht darin besteht, die BEV-Einfuhren aus China zu stoppen, sondern gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen, die derzeit durch die subventionierten Einfuhren aus China zu niedrigen Preisen verzerrt werden. Der Wettbewerb auf dem Unionsmarkt muss fair sein. Die Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels können nicht auf unlauterem Wettbewerb durch subventionierte Elektrofahrzeuge zu niedrigen Preisen aufbauen, sondern sollten auf gleichen Wettbewerbsbedingungen beruhen, in denen fairer Wettbewerb und Innovationen den ökologischen Wandel vorantreiben werden.
- (1254) Alles in allem wird daher vorläufig der Schluss gezogen, dass die Klimaziele durch die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen nicht gefährdet werden, sondern dass sie im Gegenteil zur Erreichung dieser Ziele beitragen.

#### 7.6. Risiko von Vergeltungsmaßnahmen

- (1255) Der CLEPA, der VDA und Unternehmen 24 brachten vor, die Einführung von Ausgleichszöllen könne zu Vergeltungsmaßnahmen Chinas führen. Der CLEPA und der VDA argumentierten, dass die Kommission das Risiko von Vergeltungsmaßnahmen und die möglichen Auswirkungen etwaiger Vergeltungsmaßnahmen Chinas auf den derzeitigen Handel mit China und die Investitionen in China berücksichtigen sollte.
- (1256) Bei dieser Antisubventionsuntersuchung handelt es sich um eine faktenbasierte Untersuchung, die in vollem Einklang mit den geltenden WTO- und EU-Vorschriften steht. Sie stützt sich auf Beweise für das Vorliegen einer Vielzahl anfechtbarer chinesischer Subventionen sowie für eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufgrund eines massiven Anstiegs der chinesischen Überkapazitäten und der rasch wachsenden Niedrigpreis- und subventionierten BEV-Einfuhren in die Union, wie in dieser Verordnung erläutert. Die Untersuchung dient nicht dazu, mögliche Wettbewerbsvorteile des chinesischen Wirtschaftszweigs auszugleichen. Vielmehr soll sichergestellt werden, dass die Union und die chinesischen ausführenden Hersteller auf dem Unionsmarkt unter gleichen Wettbewerbsbedingungen konkurrieren.
- (1257) China und die chinesischen ausführenden Hersteller verfügten über weitreichende Verteidigungsrechte, auf Beteiligung an der Untersuchung und auf eine unparteiische gerichtliche Überprüfung der endgültigen Entscheidung, ohne dass auf Vergeltungsmaßnahmen zurückgegriffen werden müsste.
- (1258) Daher kommt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass das behauptete Risiko von Vergeltungsmaßnahmen kein Element darstellt, das gegen die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen sprechen würde.

#### 7.7. Interdependenz

- (1259) Die chinesische Regierung brachte vor, dass, da die Lieferketten der Union und die chinesischen Lieferketten für BEV voneinander abhängig und in der gesamten Wertschöpfungskette eng integriert seien, alle Maßnahmen ihre Stabilität und Kontinuität sowie das Wachstum des Wirtschaftszweigs der Union für BEV, in China und weltweit untergraben würden.

- (1260) Wie in Erwägungsgrund 1253 erläutert, besteht der Zweck der Untersuchung darin, wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt herzustellen. Die chinesische Regierung erläuterte nicht weiter, inwieweit Ausgleichsmaßnahmen Auswirkungen auf die Lieferketten haben und wie solche Maßnahmen die Stabilität und Kontinuität untergraben könnten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 7.8. Staatliche Anreize in der Union

- (1261) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Union selbst den Unionsherstellern Subventionen gewähre, und legte einige Beispiele für solche Subventionen vor. Die chinesische Regierung implizierte daher, dass Subventionen, die den chinesischen BEV-Herstellern gewährt wurden, nicht angefochten werden sollten.
- (1262) Die Kommission stellt fest, dass die chinesische Regierung nicht begründet hat, warum sich die Tatsache, dass die Union angeblich Subventionen an Unionshersteller gewährt, Auswirkungen auf die laufende Untersuchung hätte. Im Einklang mit der Antisubventionsgrundverordnung sollten Ausgleichszölle eingeführt werden, falls subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern eine bedeutende Schädigung verursachen oder bei dieser Untersuchung den Unionsherstellern eine bedeutende Schädigung droht. In diesem Zusammenhang ist es unerheblich, ob die Unionshersteller von den Mitgliedstaaten oder den EU-Behörden finanzielle Unterstützung für die Herstellung oder den Verkauf der Ware erhalten, die in jedem Fall nicht Gegenstand dieser Untersuchung ist. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die drohende Schädigung durch subventionierte Einfuhren aus der VR China in die Union. Darüber hinaus legte die chinesische Regierung nicht dar, warum solche Subventionen anfechtbar wären oder sich nachteilig auf die Interessen Chinas auswirken würden, was in keinem Fall Gegenstand dieser Untersuchung ist. Ferner berührt die Tatsache, dass die EU selbst dem Wirtschaftszweig der Union Subventionen gewährt hat, nicht die vorläufigen Feststellungen der Kommission, wonach die chinesische Regierung den ausführenden BEV-Herstellern Subventionen gewährt hat, die gemäß dem WTO-Subventionsübereinkommen und der Grundverordnung anfechtbar sind und eine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu verursachen drohen. Entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung führen die anfechtbaren chinesischen Subventionen zu unlauterem Wettbewerb auf dem Unionsmarkt, der nur die Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union für Elektrofahrzeuge behindern würde. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

#### 7.9. Handelsverzerrende Auswirkungen von Subventionen

- (1263) Gemäß Artikel 31 Absatz 1 der Grundverordnung ist der Notwendigkeit, die handelsverzerrenden Auswirkungen der die Schädigung verursachenden Subventionen zu beseitigen und einen fairen Wettbewerb wiederherzustellen, besonders Rechnung zu tragen.
- (1264) Die Untersuchung ergab, dass die chinesischen ausführenden Hersteller erhebliche Mengen subventionierter BEV zu künstlich niedrigen Preisen auf dem Unionsmarkt verkaufen. Wenn sich diese Situation fortsetzt, werden die chinesische Ausführer ihren unfairen Wettbewerbsvorteil wahren und die ohnehin schon prekäre Lage des Wirtschaftszweigs der Union weiter schwächen.
- (1265) Daher kommt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die subventionierten Einfuhren aus der VR China ihre handelsverzerrenden Auswirkungen im Laufe der Zeit verstärken würden und dem Wirtschaftszweig der Union weiterhin gleiche Wettbewerbsbedingungen vorenthalten würden.

#### 7.10. Sonstige Forderungen

- (1266) Unternehmen 24 brachte vor, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen nicht im Interesse der Union liege, da i) die Anwendung einer Handelsschutzmaßnahme keine geeignete Antwort sei, um einem systemischen Versorgungsproblem des Wirtschaftszweigs der Union zu begegnen, das sich aus unzureichenden Batterieproduktionskapazitäten in der Union, der begrenzten Verfügbarkeit von Halbleitern und dem fehlenden Zugang zu Rohstoffen ergebe, die die Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union hemmten und die nicht mit Einfuhren aus China in Zusammenhang stünden, ii) das Unionsinteresse in diesem Zusammenhang eine weltweit führende Industriepolitik erfordere, die auf der Gewährleistung des Marktzugangs beruhe, der für die Unterstützung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union von entscheidender Bedeutung sei, während die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen nur dazu dienen würde, diese Entwicklung einzudämmen, iii) die chinesischen Hersteller ihre BEV-Produktion für den Unionsmarkt letztlich in die Union verlagern würden und iv) die Einführung von Ausgleichszöllen die Gefahr berge, dass eine Kettenreaktion ausgelöst werde, die letztlich dem Wirtschaftszweig der Union schaden würde, da die Regierungen von Drittländern auf verstärkte (umgelenkte) BEV-Ströme reagieren würden, indem sie ihre eigenen handelsbeschränkenden Maßnahmen gegen BEV verhängen, in denen nicht unbedingt zwischen den BEV-Einfuhren aus der Union und aus der VR China unterschieden würde.

(1267) Es sei daran erinnert, dass der Zweck dieser Untersuchung lediglich darin besteht, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen. Ausgleichsmaßnahmen sind gerechtfertigt, wenn die in der Grundverordnung festgelegten Bedingungen für die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen erfüllt sind. Die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen schließt nicht aus, dass die Union andere politische Initiativen ergreifen kann, um verschiedene Probleme anzugehen, mit denen der Wirtschaftszweig der Union konfrontiert ist. Daher bedeutet dieses Vorbringen als solches nicht, dass Ausgleichsmaßnahmen gegenüber BEV nicht im Interesse der Union liegen. Was den Zugang zum Unionsmarkt betrifft, so zielt diese Untersuchung nicht darauf ab, die BEV-Einfuhren aus China zu stoppen. Darüber hinaus ist die Frage, ob die chinesischen ausführenden Hersteller mit der BEV-Herstellung in der Union beginnen werden, für die laufende Untersuchung, bei der nur die Schädigung oder drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch subventionierte Einfuhren aus China untersucht wird, nicht relevant. Darüber hinaus ist das Vorbringen in Bezug auf die mögliche Einleitung einer Handelsschutzuntersuchung, die zu handelsbeschränkenden Maßnahmen gegen chinesische BEV-Einfuhren durch andere Drittländer führen würde, rein spekulativ. Schließlich weist die Kommission darauf hin, dass solche Untersuchungen gegebenenfalls auf der Grundlage ihrer Umstände und der für die Einleitung solcher Untersuchungen erforderlichen Anscheinsbeweise eingeleitet werden müssen. Daher ist das Vorbringen von Unternehmen 24, solche Untersuchungen würden nicht zwischen Einfuhren aus China und aus der Union unterscheiden, unbegründet. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

#### 7.11. **Schlussfolgerung zum Unionsinteresse**

(1268) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass keine zwingenden Gründe dafür sprechen, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen in Höhe der Gesamthöhe der anfechtbaren Subventionen gegenüber den BEV-Einfuhren mit Ursprung in der VR China dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde.

### 8. ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG

(1269) Wie in Erwägungsgrund 8 erwähnt, veranlasste die Kommission auf eigene Initiative die zollamtliche Erfassung der BEV-Einfuhren durch die Verordnung über die zollamtliche Erfassung. Dies geschah im Hinblick auf eine etwaige rückwirkende Anwendung der Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 16 Absatz 4 der Grundverordnung. Die zollrechtliche Erfassung der Einfuhren sollte eingestellt werden. In diesem Stadium des Verfahrens kann keine Entscheidung über eine mögliche rückwirkende Anwendung von Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden.

#### 8.1. **Stellungnahmen zur zollamtlichen Erfassung**

(1270) Nach der Veröffentlichung der Verordnung über die zollamtliche Erfassung gingen Stellungnahmen zur zollamtlichen Erfassung von Unternehmen 22, Unternehmen 24, der CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (im Folgenden „Asia Euro Taizhou“) und Tesla ein. Die Kommission hält es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für erforderlich, auf diese Stellungnahmen einzugehen. Nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung ist die zollamtliche Erfassung ein Mittel, das die Kommission nutzen kann, um die Zollbehörden anzuweisen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die Einfuhren zollamtlich zu erfassen, sodass in der Folge Maßnahmen gegenüber diesen Einfuhren vom Zeitpunkt dieser zollamtlichen Erfassung an angewendet werden können. Artikel 14 Absatz 5 räumt der Kommission auch einen Ermessensspielraum bei der Frage ein, wann eine solche zollamtliche Erfassung erfolgen sollte, sodass dies auf eigene Initiative der Kommission möglich ist. Die Kommission hat in der Erfassungsverordnung von diesem Ermessen Gebrauch gemacht.

### 9. VORLÄUFIGE AUSGLEICHSMAßNAHMEN

(1271) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zur Subventionierung, zur Schädigung, zur Schadensursache und zum Unionsinteresse sollte nach Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung ein vorläufiger Ausgleichszoll auf die Einfuhren batteriebetriebener Elektrofahrzeuge mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführt werden.

#### 9.1. **Vorläufige Maßnahmen**

(1272) Gegenüber den Einfuhren batteriebetriebener Elektrofahrzeuge mit Ursprung in der Volksrepublik China sollten vorläufige Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 12 Absatz 1 der Grundverordnung eingeführt werden, wonach der vorläufige Zoll der vorläufig ermittelten Gesamthöhe der anfechtbaren Subventionen entsprechen muss.

(1273) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sollten folgende vorläufige Ausgleichszölle gelten, und zwar auf der Basis des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Vorläufiger Ausgleichszoll
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely Group: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Andere mitarbeitende Unternehmen (Anhang)	20,8 %
Alle übrigen Unternehmen	37,6 %

(1274) Die in dieser Verordnung angegebenen unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung festgesetzt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze gelten.

## 10. INFORMATIONEN IM VORLÄUFIGEN STADIUM

- (1275) Im Einklang mit Artikel 29a der Grundverordnung unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien über die geplante Einführung der vorläufigen Zölle. Diese Informationen wurden auch über die Website der GD HANDEL der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Den interessierten Parteien wurden drei Arbeitstage dafür eingeräumt, zur Richtigkeit der Berechnungen, über die sie unterrichtet worden waren, Stellung zu nehmen.
- (1276) Die drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller nahmen zur Korrektheit der Berechnung der Subventionsspannen Stellung. Sofern dies gerechtfertigt war, berichtigte die Kommission die Berechnung und die entsprechenden Subventionsspannen.
- (1277) Darüber hinaus nahm der ausführende Hersteller Great Wall Motor zur Aufnahme seines Namens und der Namen der mit ihm verbundenen Parteien in die Liste der mitarbeitenden, nicht in die Stichprobe einbezogenen Parteien im Anhang Stellung. Dies wurde korrigiert.
- (1278) Außerdem beantragten mehrere Parteien, die mit den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen oder mit Herstellern verbunden sind, deren Name in dem Anhang mit den nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen aufgeführt ist, bei der Kommission, ihren Namen in den Anhang aufzunehmen, da sie mit diesen Unternehmen verbunden seien und mit der Herstellung und/oder Ausfuhr von BEV in die EU begonnen hätten. Da diese verbundenen Unternehmen die untersuchte Ware im Untersuchungszeitraum weder herstellten noch ausführten, wurden diese Anträge abgelehnt.
- (1279) Alle anderen nach der Vorunterrichtung eingegangenen Stellungnahmen werden im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung behandelt.

## 11. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1280) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung fordert die Kommission die interessierten Parteien auf, innerhalb einer vorgegebenen Frist schriftlich Stellung zu nehmen und/oder eine Anhörung vor der Kommission in Handelsverfahren zu beantragen.
- (1281) Die Feststellungen zur Einführung vorläufiger Zölle sind vorläufiger Natur und können im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind – mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen L6 und L7 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013<sup>(500)</sup> und von Krafträdern –, die (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder) ausschließlich von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben werden, einschließlich solcher mit einem auf einem Verbrennungsmotor basierenden Reichweitenvergrößerer/„Range Extender“ (Hilfsstromaggregat), und die derzeit unter dem KN-Code ex 8703 80 10 (TARIC-Code 8703 80 10 10) eingereiht werden, mit Ursprung in der Volksrepublik China wird ein vorläufiger Ausgleichszoll eingeführt.

(2) Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende vorläufige Ausgleichszollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Vorläufiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
BYD Group:	17,4 %	89BL
— BYD Auto Company Limited		
— BYD Auto Industry Company Limited		

<sup>(500)</sup>Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

Unternehmen	Vorläufiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
— 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		
Geely Group:	19,9 %	89BM
— 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		
SAIC Group:	37,6 %	89BN
— 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.		
Andere mitarbeitende Unternehmen (Anhang)	20,8 %	
Alle übrigen Unternehmen	37,6 %	8999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] neuen batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in der Volksrepublik China hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

(5) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

*Artikel 2*

- (1) Stellungnahmen interessierter Parteien zu dieser Verordnung sind innerhalb von 15 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung schriftlich an die Kommission zu übermitteln.
- (2) Anhörungen bei der Kommission sind von interessierten Parteien innerhalb von fünf Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beantragen.
- (3) Anhörungen bei der Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren können von interessierten Parteien innerhalb von fünf Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt werden. Anträge, die nach Ablauf dieser Frist eingereicht wurden, werden von der Anhörungsbeauftragten geprüft, die über ihre Annahme entscheiden kann.

*Artikel 3*

- (1) Die Zollbehörden werden angewiesen, die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/785 der Kommission einzustellen.
- (2) Angaben über Waren, die innerhalb von 90 Tagen vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union übergeführt wurden, werden bis zum Inkrafttreten etwaiger endgültiger Maßnahmen oder bis zur Einstellung dieses Verfahrens aufbewahrt.

*Artikel 4*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von vier Monaten.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 3. Juli 2024.

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

ANHANG

**Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende ausführende Hersteller in der Volksrepublik China:**

Mitarbeitender ausführender Hersteller	Verbundene Hersteller	TARIC-Zusatzcode
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Mitarbeitender ausführender Hersteller	Verbundene Hersteller	TARIC-Zusatzcode
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	