



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/1866 DE LA COMMISSION

du 3 juillet 2024

instituant un droit compensateur provisoire sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 12,

après consultation des États membres,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Ouverture de l'enquête

- (1) Le 4 octobre 2023, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert, de sa propre initiative, une enquête antisubventions concernant les importations dans l'Union de véhicules électriques à batterie neufs (ci-après les «VEB») destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (ci-après le «pays concerné», la «RPC» ou la «Chine») conformément à l'article 10, paragraphe 8, du règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne (ci-après le «règlement de base»). Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾ (ci-après l'«avis d'ouverture»).
- (2) La Commission a ouvert l'enquête au motif que les importations de VEB originaires de la RPC faisaient l'objet de subventions et causaient de ce fait un préjudice ⁽³⁾ à l'industrie de l'Union.
- (3) Après une analyse approfondie de l'évolution récente du marché et eu égard à la sensibilité du secteur des véhicules électriques et de son importance stratégique pour l'économie de l'Union européenne en termes d'innovation, de valeur ajoutée et d'emploi, la Commission a recueilli des informations sur le marché auprès de diverses sources indépendantes. Ces informations tendaient à montrer l'existence de subventions de la part de la RPC qui ont une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union des VEB.
- (4) Sur la base d'informations directement accessibles, il existait des éléments de preuve suffisants démontrant que les importations de VEB originaires de la RPC bénéficient de subventions passibles de mesures compensatoires accordées par les pouvoirs publics de la République populaire de Chine (ci-après les «pouvoirs publics chinois»). Ces subventions ont permis aux importations en faisant l'objet d'accroître rapidement leur part de marché dans l'UE au détriment de l'industrie de l'Union.
- (5) Les éléments de preuve disponibles ont fait apparaître la probabilité d'une augmentation substantielle des importations à bas prix faisant l'objet de subventions qui constituerait une menace de préjudice imminente pour une industrie de l'Union déjà vulnérable. Une telle flambée des importations à bas prix, qui gagnent des parts de marché significatives sur un marché en croissance rapide dans lequel un taux d'investissement important et durable est nécessaire du fait de la transition du marché de l'Union vers une électrification complète, ferait subir à l'industrie de l'Union de lourdes pertes qui pourraient devenir rapidement intenable.

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 55.

⁽²⁾ Avis d'ouverture d'une procédure antisubventions concernant les importations de véhicules électriques à batterie neufs conçus pour le transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj>).

⁽³⁾ Le terme général «préjudice» s'entend d'un préjudice important, d'une menace de préjudice important ou d'un retard important dans la création d'une industrie, conformément à l'article 2, point d), du règlement de base.

- (6) Dans ces circonstances spéciales, étant donné que la Commission était en possession d'éléments de preuve suffisants tendant à montrer l'existence de subventions, d'une menace de préjudice et d'un lien de causalité requis pour l'ouverture d'une enquête antisubventions, elle a décidé, conformément à l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base, de procéder à cette ouverture sans avoir reçu de plainte écrite déposée par l'industrie de l'Union ou en son nom.
- (7) Préalablement à l'ouverture de l'enquête antisubventions, la Commission a informé les pouvoirs publics chinois de sa décision d'ouvrir une procédure d'office concernant les importations de VEB neufs en provenance de la RPC et les a invités à engager des consultations conformément à l'article 10, paragraphe 7, du règlement de base. Les pouvoirs publics chinois ont accepté l'invitation et des consultations se sont tenues le 2 octobre 2023. Lors des consultations, il a été pris dûment note des observations formulées par les pouvoirs publics chinois. Toutefois, aucune solution mutuellement convenue n'a pu être dégagée.

1.2. Enregistrement

- (8) Par le règlement d'exécution (UE) 2024/785 de la Commission du 5 mars 2024 (ci-après le «règlement soumettant à enregistrement») (*), la Commission a, de sa propre initiative, soumis à enregistrement les importations de VEB neufs destinés au transport de personnes originaires de la Chine à compter du 7 mars 2024.

1.3. Période d'enquête et période considérée

- (9) L'enquête relative aux subventions et au préjudice portait sur la période comprise entre le 1^{er} octobre 2022 et le 30 septembre 2023 (ci-après la «période d'enquête» ou la «PE»). L'analyse des tendances utiles pour la détermination du préjudice a porté sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2020 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

1.4. Parties intéressées

- (10) Dans l'avis d'ouverture, les parties intéressées ont été invitées à prendre contact avec la Commission en vue de participer à l'enquête. En outre, la Commission a expressément informé les producteurs de l'Union connus, les producteurs-exportateurs connus et les pouvoirs publics chinois, les importateurs, fournisseurs et utilisateurs connus ainsi que les associations notoirement concernées par l'ouverture de l'enquête et les a invités à y participer.
- (11) Conformément à l'article 11, paragraphe 11, du règlement de base, les producteurs de l'Union fabriquant le produit similaire ont été invités à coopérer avec la Commission.
- (12) Un certain nombre de producteurs de l'Union ont demandé à la Commission que leur identité soit maintenue confidentielle (ci-après «anonymat» ou «traitement anonyme»), en raison du risque d'effet défavorable notable sous la forme de mesures de rétorsion. La Commission a examiné individuellement le bien-fondé de chaque demande d'anonymat. Elle a établi que les sociétés avaient exposé des raisons valables au sens de l'article 29, paragraphe 1, du règlement de base et qu'il existait des éléments de preuve d'un risque important de représailles dans chaque cas individuel. La Commission a donc accepté de ne pas divulguer l'identité de ces sociétés.
- (13) Les autres producteurs de l'Union qui se sont fait connaître n'ont pas demandé l'anonymat. La Commission a estimé qu'il pouvait exister un risque que les producteurs de l'Union qui avait demandé que leur identité soit maintenue anonyme et justifié leur demande soient identifiés par déduction. Afin de garantir que l'identité des producteurs de l'Union demandant l'anonymat soit effectivement maintenue confidentielle, l'anonymat a également été étendu à l'ensemble des producteurs de l'Union.
- (14) En outre, un certain nombre de parties intéressées autres que les producteurs de l'Union (telles que des fournisseurs et des importateurs) ont demandé l'anonymat en invoquant un risque d'effet défavorable notable sous la forme de mesures de rétorsion. La Commission a soigneusement analysé les demandes reçues et a considéré que toutes les parties concernées avaient exposé des raisons valables au sens de l'article 29, paragraphe 1, du règlement de base. Par conséquent, un traitement anonyme a également été accordé aux parties intéressées en question.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2024/785 de la Commission du 5 mars 2024 soumettant à enregistrement les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2024/785, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj).

- (15) Les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission de clarifier la base factuelle et probante de l'allégation des producteurs de l'Union concernant un risque de mesures de rétorsion sur la base de laquelle la confidentialité a été accordée à certains producteurs de l'Union. Ils ont également demandé à la Commission de mettre à disposition les observations présentées par les producteurs de l'Union ayant demandé le traitement confidentiel de leur nom. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir qu'ils n'avaient pas eu la possibilité de formuler des observations sur l'octroi de l'anonymat aux producteurs de l'Union et sur les raisons valables alléguées dans les demandes de confidentialité des producteurs de VEB de l'Union, et ce alors que le risque allégué de mesures de rétorsion venait prétendument des pouvoirs publics chinois. En outre, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'octroi de l'anonymat aux producteurs de l'Union qui n'en avaient pas fait la demande était incompatible avec les règles de l'OMC et constituait une violation de l'article 29, paragraphe 1, du règlement de base, étant donné que l'octroi de l'anonymat était subordonné à la démonstration de raisons valables par ces producteurs. La Chambre de commerce chinoise pour l'importation et l'exportation de machines et de produits électroniques (ci-après la «CCCME») a fait valoir que la confidentialité accordée aux producteurs de l'Union était incompatible avec l'article 29, paragraphe 1, du règlement de base, étant donné que la Commission n'avait pas démontré l'existence de raisons valables à cet égard.
- (16) La Commission a estimé qu'elle avait déjà fourni suffisamment d'informations à cet égard dans la note au dossier du 25 octobre 2023 ⁽⁷⁾, dont le contenu est reproduit in extenso dans ce considérant. Elle y avait expliqué que les producteurs de l'Union avaient fait valoir un risque d'effet défavorable notable sous la forme de mesures de rétorsion. La Commission a considéré que la divulgation de détails supplémentaires sur la base factuelle et probante de l'allégation de chaque producteur de l'Union serait susceptible de révéler l'identité des producteurs de l'Union ayant coopéré par déduction, en raison du faible nombre de groupes fabriquant des VEB sur le marché de l'Union et de la quantité importante d'informations publiques et disponibles sur abonnement concernant ces groupes. Pour cette raison, la Commission ne pouvait mettre à disposition, sous quelque forme que ce soit, les demandes d'anonymat déposées. En outre, ainsi qu'il a été expliqué au considérant 13, la Commission a également dû accorder l'anonymat aux producteurs de l'Union qui ne l'avaient pas demandé, afin de protéger l'identité des producteurs de l'Union qui avaient demandé et justifié le traitement confidentiel de leur identité, compte tenu de la possibilité que ceux-ci soient identifiés par déduction. La demande et les arguments avancés ont donc été rejetés.
- (17) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que le dossier non confidentiel de l'enquête ne contenait aucune information ou aucun élément de preuve concernant l'enregistrement des producteurs de VEB de l'Union en tant que parties intéressées dans le délai de sept jours prescrit. La CCCME a également déclaré que la non-mise à disposition des informations relatives à l'enregistrement et le manque de clarté en ce qui concerne la coopération des producteurs de VEB de l'Union contrastaient fortement avec le traitement des formulaires d'enregistrement, de la correspondance et des observations des producteurs-exportateurs chinois, qui avaient été publiées sans délai dans le dossier non confidentiel. La CCCME a affirmé en outre que cela empiète sur ses droits de la défense, à savoir son droit de présenter des observations utiles sur le soutien de l'industrie de l'Union dans le cadre de l'enquête.
- (18) La Commission a fait observer que, selon l'avis d'ouverture, ni les producteurs de l'Union ni d'autres catégories de parties ⁽⁸⁾ ne disposaient d'un tel délai de sept jours pour s'enregistrer en tant que parties intéressées. Le délai de sept jours auquel les pouvoirs publics chinois semblent faire référence, selon la Commission, était celui accordé aux producteurs de l'Union pour soumettre un formulaire d'échantillonnage. À cet égard, la Commission a rappelé que, conformément au point 5.6 de l'avis d'ouverture, les producteurs de l'Union qui ont communiqué des informations relatives à l'échantillonnage seront considérés comme des parties intéressées à compter du moment où ils ont fourni ces informations. Tel a été le cas lors de l'enquête.
- (19) En outre, contrairement aux producteurs de l'Union auxquels l'anonymat a été accordé, aucun producteur-exportateur chinois n'a demandé l'anonymat. Par conséquent, les informations disponibles dans le dossier non confidentiel concernant l'enregistrement et la coopération des producteurs de l'Union n'étaient pas comparables aux informations correspondantes disponibles pour les producteurs-exportateurs chinois. En particulier, étant donné que les observations non confidentielles des parties auxquelles l'anonymat a été accordé doivent d'abord être soigneusement vérifiées afin de s'assurer que l'anonymat a été respecté, la disponibilité de ces observations dans le dossier non confidentiel a été légèrement retardée. Néanmoins, les parties intéressées ont eu suffisamment de temps pour présenter leurs observations sur les documents concernés une fois qu'ils ont été versés au dossier non confidentiel et, par conséquent, aucun droit de la défense n'a été violé. En ce qui concerne le soutien de l'industrie de l'Union, comme expliqué au considérant 45, dans le cadre d'une enquête d'office, la notion de soutien de l'industrie de l'Union n'est pas pertinente.

⁽⁷⁾ t23.005006.

⁽⁸⁾ Précitée note 2.

- (20) Les parties intéressées ont eu l'occasion de présenter des observations concernant l'ouverture de l'enquête et de demander à être entendues par la Commission et/ou le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales. Des auditions avec les services de la Commission ont eu lieu avec les pouvoirs publics chinois, la CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (ci-après «Tesla»), Smart Europe GmbH (ci-après «Smart»), la société n° 24, la société n° 22 et Green World Mobility B.V. (ci-après «Green World Mobility») ⁽⁷⁾.
- (21) La CCCME a affirmé que la Commission avait entravé ses droits de la défense en retardant indûment l'octroi du statut de partie intéressée en ce qui la concernait et en lui imposant une charge administrative accrue en procédant à un examen excessivement détaillé des procurations.
- (22) En l'espèce, la CCCME a obtenu le statut de partie intéressée le 10 octobre 2023. La CCCME a été invitée à démontrer qu'elle représentait des sociétés ayant un lien objectif entre leurs activités et le produit soumis à l'enquête. Par conséquent, la Commission a soigneusement examiné les documents de procuration fournis par les producteurs-exportateurs à la CCCME. La Commission a conclu que cette évaluation n'entravait pas les droits de la défense de la CCCME, étant donné que la CCCME a eu suffisamment la possibilité de présenter des observations au stade provisoire de l'enquête. En particulier, une prolongation du délai pour présenter des observations sur l'ouverture de la procédure a été accordée afin que la CCCME dispose du même délai pour présenter ses observations que les autres parties intéressées. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

1.5. Prélèvement d'échantillons

- (23) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a indiqué qu'elle était susceptible de procéder à un échantillonnage des parties intéressées conformément à l'article 27 du règlement de base.

1.5.1. Échantillonnage des producteurs de l'Union

- (24) Afin de déterminer s'il était nécessaire de procéder à un échantillonnage et, le cas échéant, de constituer un échantillon, la Commission a invité tous les producteurs de l'Union à fournir les informations spécifiées dans l'avis d'ouverture.
- (25) Plusieurs producteurs de l'Union ont fourni les informations requises et ont accepté d'être inclus dans l'échantillon.
- (26) Conformément à l'article 27 du règlement de base, l'échantillon a été constitué sur la base du plus grand volume représentatif de ventes et de production du produit similaire dans l'Union au cours de la période d'enquête. La Commission a également tenu compte de la répartition géographique des producteurs de l'Union au sein de l'Union et a garanti l'inclusion d'un large éventail de modèles de VEB. L'échantillon provisoire se composait de quatre producteurs de l'Union. Les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient 38 % des ventes et 34 % du volume de production total de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête. La Commission a invité les parties intéressées à formuler des observations sur l'échantillon provisoire.
- (27) La Commission a reçu des observations sur l'échantillon provisoire et la coopération des producteurs de l'Union de la part de la société n° 21, des pouvoirs publics chinois et de la CCCME.
- (28) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'il n'y avait pas de «date d'enregistrement» dans l'en-tête des formulaires d'échantillonnage, comme c'était le cas pour les formulaires d'échantillonnage des producteurs-exportateurs chinois. En outre, les pouvoirs publics chinois, la CCCME et la société n° 21 ont déclaré que, vu la non-divulgence de l'identité des producteurs de l'Union et le manque de détails sur les critères d'échantillonnage utilisés par la Commission, ils n'avaient pas pu formuler de commentaires sur l'échantillon des producteurs de l'Union et vérifier par recoupement les informations fournies par la Commission. Par conséquent, les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission: i) de préciser combien de producteurs de l'Union avaient manifesté en temps utile leur intérêt pour l'enquête et avaient coopéré; d'indiquer combien de producteurs de VEB de l'Union ayant coopéré n'étaient pas membres de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ci-après

⁽⁷⁾ Le 10 octobre 2023, le 31 octobre 2023 et le 23 novembre 2023 pour les pouvoirs publics chinois, le 11 avril 2024 pour la CCCME, le 30 octobre 2023 et le 12 avril 2024 pour Tesla, le 8 novembre 2023 pour Smart, le 22 novembre 2023 pour la société n° 24, le 5 décembre 2023 et le 11 avril 2024 pour la société n° 22 et le 15 avril 2024 pour Green World Mobility.

l'«ACEA»); de préciser si les sociétés n° 2, 4, 6, 10, 23 et 25 avaient déposé des formulaires d'échantillonnage et pourquoi leurs formulaires d'échantillonnage n'étaient pas disponibles dans le dossier non confidentiel de l'enquête – cette demande a également été formulée par la CCCME, qui y a ajouté les sociétés n° 30 et 31; iv) de préciser si certaines des sociétés retenues dans l'échantillon appartenaient au même groupe; v) d'indiquer si elle appliquait le principe de l'entité économique unique aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et si toutes les parties liées aux producteurs retenus dans l'échantillon étaient tenues de fournir les informations pertinentes; vi) de clarifier ce qu'impliquait l'inclusion de modèles dans le contexte de la sélection de l'échantillon et comment les modèles se rapportaient aux prétendus «segments», étant donné que, pour les producteurs-exportateurs chinois, des «segments» non définis ont été utilisés comme critère d'échantillonnage; vii) d'indiquer si les producteurs de l'Union ayant enregistré les volumes de production et de ventes les plus élevés au cours de la période d'enquête avaient été inclus dans l'échantillon et, s'ils ne l'avaient pas été, d'expliquer sur quelle base et pour quelles raisons elle avait décidé de ne pas inclure ces sociétés dans l'échantillon; viii) de préciser le poids et la pertinence de chaque critère dans la sélection de l'échantillon des producteurs de l'Union.

- (29) La CCCME a également demandé certaines de ces informations au cours de l'enquête. La société n° 21 a fait valoir qu'un producteur de l'Union supplémentaire devait être inclus dans l'échantillon afin de permettre à la Commission de procéder à un examen objectif du préjudice fondé sur des éléments de preuve positifs, en tenant compte de la pertinence globale des critères avancés par la Commission pour la sélection de l'échantillon.
- (30) La Commission a noté que la «date d'enregistrement» figurant sur les documents inclus dans le dossier non confidentiel de l'enquête était automatiquement générée par l'application TRON.tdi qu'utilisent la Commission et les parties intéressées dans les enquêtes en matière de défense commerciale. Toutefois, en raison de l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union, les producteurs de l'Union ayant coopéré ont soumis les formulaires d'échantillonnage par courrier électronique et non par l'intermédiaire de la plateforme TRON.tdi, comme l'ont fait les producteurs-exportateurs chinois. En outre, toutes les réponses de l'industrie de l'Union au questionnaire d'échantillonnage ont été ajoutées au dossier non confidentiel ensemble dans un dossier compressé à la suite d'une vérification approfondie afin de préserver la confidentialité des producteurs de l'Union ayant coopéré. L'application TRON.tdi ne peut pas ajouter une «date d'enregistrement» à un dossier compressé. Par conséquent, cette «date d'enregistrement» n'est pas visible sur le formulaire d'échantillonnage des producteurs de l'Union.
- (31) La Commission a fait observer que tous les formulaires d'échantillonnage présentés par les producteurs de l'Union avaient été mis à disposition dans le dossier non confidentiel de l'enquête le 30 octobre 2023 ⁽⁸⁾. Comme indiqué dans le dossier non confidentiel, les formulaires d'échantillonnage ont été transmis par les producteurs de l'Union entre le 11 et le 13 octobre (à la suite d'une courte prorogation de deux jours du délai accordée à certains producteurs de l'Union en raison de la complexité du formulaire d'échantillonnage). Toutefois, la Commission les a ajoutés au dossier non confidentiel après s'être assurée que les versions non confidentielles des réponses au questionnaire d'échantillonnage ne révélaient pas par inadvertance l'identité des producteurs de l'Union bénéficiant de l'anonymat, comme expliqué aux considérants 12 à 14. En outre, l'anonymat ayant été accordé aux producteurs de l'Union, la Commission n'a pas pu révéler si les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon appartenaient au même groupe et s'ils étaient membres de l'ACEA, car cela aurait pu rendre les entités concernées reconnaissables et, partant, leur anonymat aurait pu être compromis.
- (32) De surcroît, pour les mêmes raisons, la Commission n'a pas pu indiquer si les producteurs de l'Union affichant les volumes de production et les ventes les plus élevés avaient été retenus dans l'échantillon. Néanmoins, la Commission a rappelé que l'article 27 du règlement de base ne prévoit aucune obligation de sélectionner uniquement les plus grands producteurs en termes de production et de volume de ventes et qu'il ne contient aucun classement des critères qui y sont énumérés. Cette disposition vise à garantir que la Commission sélectionne l'échantillon le plus représentatif sur lequel l'enquête peut raisonnablement porter compte tenu du temps disponible en appliquant ces critères. La sélection de l'échantillon dans le cadre de la présente enquête était parfaitement conforme à cette logique tout en tenant compte des spécificités de l'espèce.
- (33) La Commission a également veillé à la représentativité de l'échantillon en incluant un large éventail de modèles de VEB qui pouvaient être comparés du côté de l'Union et des exportations. En ce qui concerne la question de savoir si la Commission appliquait le principe de l'entité économique unique aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et si toutes les parties liées des producteurs retenus dans l'échantillon étaient tenues de fournir les informations pertinentes, la Commission a fait observer que le principe de l'entité économique unique s'appliquait aux exportateurs pour le calcul du prix à l'exportation pour les exportations effectuées par l'intermédiaire de négociants/importateurs établis dans des pays tiers et qu'elle ne voyait donc pas bien ce que les pouvoirs publics chinois cherchaient à obtenir à cet égard. En outre, comme précisé dans le formulaire d'échantillonnage destiné aux producteurs de l'Union, il a été demandé de présenter le formulaire d'échantillonnage au niveau de l'entité juridique de production et non au niveau du groupe. Par conséquent, chaque entité juridique ayant une production dans l'Union a été invitée à soumettre un formulaire d'échantillonnage.

⁽⁸⁾ Réf. t23.005111.

- (34) Après avoir soigneusement analysé toutes les observations, la Commission a considéré que l'échantillon était conforme au droit de l'Union et au droit de l'OMC. L'échantillon était suffisamment représentatif des producteurs de l'Union du produit similaire. À titre liminaire, la Commission a rappelé que les dispositions pertinentes en matière d'échantillonnage sont énoncées à l'article 27 du règlement de base. Les dispositions pertinentes confèrent un large pouvoir d'appréciation au moment de sélectionner l'échantillon en fonction des critères pertinents qui y sont énumérés. En particulier, l'article 27, paragraphe 2, du règlement de base dispose clairement que «*le choix final des parties [...] relève de la Commission*». La Commission a rappelé en outre que l'accord de l'OMC sur les subventions et les mesures compensatoires (ci-après l'«accord SMC») ne contient aucune disposition relative à l'échantillonnage, ce qui confirme, une fois de plus, le large pouvoir d'appréciation dont dispose la Commission à cet égard. Comme expliqué au considérant 26, sur la base des informations fournies dans les réponses au questionnaire d'échantillonnage, l'échantillon proposé représentait 38 % des ventes et 34 % de la production dans l'Union au cours de la période d'enquête. La Commission a considéré que ces pourcentages étaient représentatifs au regard de l'article 27 du règlement de base. La méthode d'échantillonnage a été expliquée en détail dans la note relative à l'échantillon provisoire du 30 octobre 2023.
- (35) Afin de garantir la plus grande représentativité possible des producteurs de VEB de l'Union, outre les volumes, la Commission a également tenu compte de la répartition géographique des producteurs de l'Union au sein de l'Union et a veillé à l'inclusion d'un large éventail de modèles de VEB. La répartition géographique a été prise en considération, comme dans d'autres enquêtes antisubventions, afin de confirmer la représentativité de l'échantillon, conformément à l'article 27 du règlement de base.
- (36) En outre, la Commission a tenu compte d'un large éventail de modèles de VEB afin de garantir un degré élevé de représentativité au moment de les comparer avec les modèles correspondants exportés par les producteurs-exportateurs chinois, dans l'exercice de la marge d'appréciation dont elle dispose au moment de sélectionner l'échantillon final.
- (37) Par conséquent, la Commission a considéré que l'échantillon était représentatif (y compris sur le plan géographique), tandis que l'enquête ne pouvait raisonnablement porter sur un échantillon plus vaste, compte tenu du temps disponible. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (38) La CCCME a affirmé que les réponses non confidentielles figurant dans les formulaires d'échantillonnage des producteurs de l'Union n'étaient pas conformes à l'article 29, paragraphe 2, du règlement de base, étant donné que les producteurs de l'Union n'avaient pas répondu à toutes les questions figurant dans ledit formulaire. En particulier, la CCCME a déclaré que la société n° 11 n'avait répondu qu'à cinq des 22 questions figurant dans le formulaire d'échantillonnage. Elle a également fait valoir que les sociétés n° 11, 12 et 15 n'avaient pas fourni les informations relatives à l'emploi, tandis que les sociétés n° 7, 8, 9 et 13 n'avaient fourni que des chiffres exprimés sous la forme d'indices pour l'emploi au cours de la période d'enquête, mais aucune donnée sur l'emploi pour les années précédentes, alors que le formulaire d'échantillonnage demandait la production au cours de ces années. La CCCME a en outre affirmé qu'aucun des producteurs de l'Union n'avait justifié l'existence de «circonstances exceptionnelles» dans quelque contexte que ce soit et qu'ils avaient expurgé l'ensemble des informations.
- (39) La Commission a contesté ces arguments. Le formulaire d'échantillonnage comportait 10 questions principales. En outre, les questions 5 et 6 comportaient chacune une sous-question supplémentaire qui, compte tenu de l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union, était de nature confidentielle puisqu'elle demandait les noms des sociétés liées intervenant dans la production et la vente du produit similaire fabriqué dans l'Union et par les sous-traitants. Il va également sans dire que si une société n'avait pas de sociétés liées intervenant dans la production et la vente de la production similaire fabriquée dans l'Union ou de sous-traitants, elle n'avait pas besoin de répondre à la sous-question correspondante. Tel était le cas de la société n° 11, qui a indiqué à la question 6 ne pas avoir de sous-traitants. Par conséquent, en l'espèce, il était difficile de comprendre pourquoi la CCCME considérait que la société n° 6 n'avait pas répondu à la sous-question 6.1. En outre, les questions 8 et 9 comportaient respectivement cinq et quatre sous-questions supplémentaires. Toutefois, comme expliqué dans la note au dossier du 25 octobre 2023 ⁽⁹⁾, les questions 8 et 9, auxquelles il fallait répondre par oui ou non, étaient susceptibles de révéler l'identité du producteur de l'Union concerné, compte tenu des connaissances qu'a le marché de la structure de l'industrie de l'Union, et, par conséquent, la Commission a conclu que les réponses à ces questions (ainsi qu'aux sous-questions indiquées) ne pouvaient pas être résumées dans la version non confidentielle du formulaire d'échantillonnage sans risquer de révéler des informations confidentielles au sens de l'article 29, paragraphe 2, du règlement de base, et de compromettre ainsi l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union. Par conséquent, les producteurs de l'Union n'avaient pas besoin de fournir une réponse non confidentielle à ces questions. La société n° 11 a répondu aux questions 1, 2, 4, 5, 6 et 7. La réponse à la question 3, qui demandait aux producteurs de l'Union de déclarer les modèles de VEB produits et vendus dans l'Union, compte tenu de l'anonymat accordé, était confidentielle par nature, étant donné qu'elle pouvait rendre les entités respectives reconnaissables, ce qui aurait pu compromettre leur anonymat.

⁽⁹⁾ Note au dossier du 25 octobre 2023(t23.005006).

- (40) En ce qui concerne le nombre de salariés, la Commission a fait remarquer que la société n° 11 n'avait construit de VEB que pendant la période d'enquête et en petits volumes. En outre, le nombre de salariés n'est pas un critère pour la sélection de l'échantillon. Comme expliqué au considérant 26, les critères utilisés pour l'échantillonnage des producteurs de l'Union étaient la production et le volume des ventes, la répartition géographique et les modèles de VEB. Par conséquent, le fait qu'un producteur de l'Union n'ait pas déclaré le nombre de salariés pendant la période d'enquête, ou que certains producteurs de l'Union aient uniquement déclaré le nombre de salariés pendant la période d'enquête, n'invalide pas leur réponse au formulaire d'échantillonnage. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (41) En ce qui concerne l'allégation selon laquelle les producteurs de l'Union n'ont pas justifié l'existence de «circonstances exceptionnelles» dans quelque contexte que ce soit et ont expurgé l'ensemble des informations, la Commission a fait observer qu'il était difficile de comprendre à quelles informations la CCCME faisait référence. Si elle faisait référence aux coordonnées des sociétés, étant donné que l'anonymat a été accordé aux producteurs de l'Union, comme expliqué aux considérants 12 et 13, ces derniers n'avaient pas besoin d'invoquer des «circonstances exceptionnelles» pour répondre au formulaire d'échantillonnage. En outre, les producteurs de l'Union ne pouvaient pas communiquer leurs coordonnées, étant donné que cela pourrait rendre les entités concernées reconnaissables et compromettre ainsi leur anonymat. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (42) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que, selon un article de presse MLex, les producteurs allemands de VEB tels que Volkswagen, BMW et Mercedes-Benz n'avaient pas été retenus dans l'échantillon. Selon eux, c'était la deuxième fois depuis l'ouverture de l'enquête que MLex disposait d'informations sur l'échantillonnage de producteurs de l'Union dont ne disposaient pas la CCCME et les producteurs-exportateurs chinois qui ont coopéré à l'enquête. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que MLex avait eu connaissance des demandes d'anonymat des producteurs de l'Union le 13 octobre 2023, tandis que les parties intéressées en avaient eu connaissance environ deux semaines plus tard. Par conséquent, la CCCME a soutenu que si l'article de presse concernant l'échantillon des producteurs de l'Union était exact, elle contestait avec force la sélection de ces groupes de producteurs-exportateurs, estimant que la Commission devrait utiliser un échantillon qui était statistiquement représentatif. Elle s'est référée, à cet égard, à l'arrêt de la Cour dans l'affaire *Fliesen-Zentrum Deutschland* ⁽¹⁰⁾. La CCCME a par ailleurs fait valoir qu'exclure les principaux producteurs de l'Union de l'échantillon constituait une déviation importante par rapport à la pratique bien établie de la Commission, dans le cadre de laquelle les plus grands producteurs étaient généralement retenus dans l'échantillon afin d'assurer une analyse complète et représentative.
- (43) La Commission ne peut commenter le contenu d'un article de presse, étant donné que ce qui importe pour la présente enquête, ce sont les informations disponibles dans le dossier. En outre, comme expliqué aux considérants 12 et 13, l'anonymat a été accordé aux producteurs de l'Union et la Commission ne peut donc pas divulguer les noms des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. En outre, comme expliqué au considérant 26, l'échantillon proposé représentait 38 % des ventes et 34 % de la production dans l'Union au cours de la période d'enquête et ces pourcentages ont été considérés comme représentatifs au sens de l'article 27 du règlement de base. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (44) La CCCME a affirmé que la Commission devait divulguer le niveau de coopération des producteurs de VEB de l'Union, étant donné qu'il s'agissait d'une question factuelle au cœur de toute évaluation de la menace de préjudice important à effectuer par la Commission. La CCCME a fait valoir que si les producteurs de BEV de l'industrie de l'Union ne voulaient pas être protégés, aucune mesure ne devrait être imposée sur les importations de BEV en provenance de Chine.
- (45) La Commission a fait observer que le niveau de coopération dans le cadre d'une enquête n'était requis que pour l'exercice de la qualité pour agir. Étant donné que la présente enquête a été ouverte d'office, la Commission n'a pas eu à révéler le degré de coopération. Les producteurs de l'Union ont suffisamment coopéré au stade de l'échantillonnage pour permettre à la Commission de constituer un échantillon représentatif de producteurs de l'Union et de poursuivre l'enquête. Comme expliqué au considérant 26, les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient 38 % des ventes et 34 % du volume de production total de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête, ce qui a été jugé représentatif. Enfin, dans la section relative à l'intérêt de l'Union, la Commission a évalué s'il était dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures compensatoires sur les importations de VEB en provenance de Chine. Ces arguments ont donc été rejetés.

⁽¹⁰⁾ Arrêt de la Cour de justice du 10 septembre 2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, point 86.

1.5.2. *Sélection d'un échantillon d'importateurs*

- (46) Afin de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de déterminer la composition de l'échantillon, la Commission a invité les importateurs indépendants à fournir les informations requises dans l'avis d'ouverture.
- (47) Aucun importateur indépendant n'a coopéré et l'échantillonnage n'a donc pas été nécessaire.

1.5.3. *Échantillonnage des producteurs-exportateurs en RPC*

- (48) Afin de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de sélectionner un échantillon, la Commission a demandé à tous les producteurs-exportateurs de la RPC de fournir les informations demandées dans l'avis d'ouverture. En outre, la Commission a demandé à la mission de la République populaire de Chine auprès de l'Union européenne d'identifier et/ou de contacter d'éventuels autres producteurs-exportateurs susceptibles de souhaiter participer à l'enquête.

- (49) Vingt-et-un producteurs-exportateurs ou groupes de producteurs-exportateurs du pays concerné ont fourni les informations demandées et ont accepté de figurer dans l'échantillon. La Commission a sélectionné un échantillon provisoire de trois groupes de producteurs ayant coopéré. Outre le volume absolu des exportations vers l'Union, la Commission a également tenu compte des ventes de modèles de VEB dans différents segments de marché (au sens de différents «types de produits») afin de garantir dûment la plus grande représentativité possible de l'industrie du produit soumis à l'enquête. La Commission a aussi examiné l'éligibilité potentielle des groupes de producteurs-exportateurs aux régimes de subvention inclus dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve sur la base des réponses aux questionnaires d'échantillonnage. Compte tenu de la nature et des effets des subventions en cause, qui ont entraîné une augmentation de la production de VEB et un accroissement de la menace de préjudice potentielle pour l'industrie de l'Union, la disponibilité de capacités inutilisées a également été prise en considération pour la sélection. Les groupes retenus dans l'échantillon étaient les suivants:

— le groupe BYD, composé des producteurs-exportateurs suivants:

- BYD Auto Company Limited,
- BYD Auto Industry Company Limited,
- Changsha Xingchao Auto Company Limited,
- Changzhou BYD Auto Company Limited,
- Fuzhou BYD Industrial Company Limited;

— le groupe SAIC, composé des producteurs-exportateurs suivants:

- SAIC MAXUS Automotive Company Limited,
- SAIC Motor Corporation Limited,
- Nanjing Automobile (Group) Corporation;

— le groupe Geely, composé des producteurs-exportateurs suivants:

- Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,
- Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

- (50) Les groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon (ci-après les «producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon») représentaient, en unités, 43 % de la production, 51 % des ventes intérieures et 39 % du volume total estimé des exportations de la RPC vers l'Union au cours de la période d'enquête.
- (51) Conformément à l'article 27, paragraphe 2, du règlement de base, tous les producteurs-exportateurs connus et les pouvoirs publics chinois ont été consultés au sujet de la constitution de l'échantillon.
- (52) Des commentaires sur l'échantillon proposé ont été communiqués par les pouvoirs publics chinois, la CCCME et trois groupes de producteurs-exportateurs, un inclus dans l'échantillon (BYD) et deux non inclus, à savoir Tesla et Great Wall Motor Company Limited (ci-après «GWM»), et un producteur de l'Union (la société n° 24).
- (53) Toutes ces parties voulaient connaître les raisons pour lesquelles la Commission s'était écartée de sa pratique habituelle consistant à utiliser simplement le plus grand volume représentatif d'exportations vers l'Union comme critère décisif pour l'échantillonnage des producteurs-exportateurs. Elles ont également fait valoir qu'en utilisant d'autres éléments que le plus grand volume d'exportations dans le cadre du processus d'échantillonnage, tels que l'éligibilité des producteurs-exportateurs aux régimes de subvention et la variété des modèles vendus dans différents segments de marché, la Commission n'avait pas sélectionné un échantillon conformément aux exigences énoncées à l'article 27, paragraphe 1, du règlement de base et à l'article 6.10 de l'accord antidumping de l'OMC en l'absence de disposition relative à l'échantillonnage dans l'accord SMC. Tesla a demandé à être inclus dans l'échantillon compte tenu de la pratique de la Commission consistant à utiliser le *«plus grand volume représentatif d'exportations vers l'Union»*.
- (54) À cet égard, la Commission a souligné que l'article 27 du règlement de base ne prévoit aucune obligation de sélectionner uniquement les plus grands producteurs en termes de volume et qu'il ne contient pas non plus de classement des critères à utiliser aux fins de l'échantillonnage. Afin d'assurer l'efficacité de l'enquête, la Commission dispose d'une marge d'appréciation⁽¹¹⁾ afin de sélectionner un échantillon sur la base de critères lui permettant de garantir que l'échantillon soit représentatif par rapport à l'éligibilité aux subventions alléguées dans l'avis d'ouverture. En particulier, l'article 27, paragraphe 2, du règlement de base dispose que *«le choix final des parties [...] relève de la Commission»*. En conséquence, la Commission a pris en considération d'autres éléments dont elle avait également tenu compte dans de précédentes enquêtes antisubventions⁽¹²⁾ afin de garantir la représentativité de l'échantillon de l'industrie chinoise des VEB.

⁽¹¹⁾ Arrêt du 11 septembre 2014 dans l'affaire T-444/11, *Gold East Paper et Gold Huasheng Paper/Conseil* (T-444/11), point 275. Le Tribunal rappelle la marge d'appréciation dont jouissent les institutions de l'Union, telle que reconnue par la jurisprudence, selon laquelle le contrôle juridictionnel de l'appréciation doit se limiter aux erreurs manifestes d'appréciation.

⁽¹²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/1519 de la Commission du 14 septembre 2015 instituant des droits compensateurs définitifs sur les importations de biodiesel originaire des États-Unis d'Amérique [JO L 239 du 15.9.2015, p. 99 (considérant 20): «La Commission a sélectionné un échantillon de trois producteurs-exportateurs présentant les volumes de vente à l'exportation et sur le marché intérieur les plus élevés»];

règlement d'exécution (UE) 2021/2287 de la Commission du 17 décembre 2021 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de feuilles et bandes minces en aluminium originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/2170 instituant des droits antidumping définitifs sur les importations de feuilles et bandes minces en aluminium originaires de la République populaire de Chine [JO L 458 du 22.12.2021, p. 344];

règlement d'exécution (UE) 2022/72 de la Commission du 18 janvier 2022 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/2011 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine [JO L 12 du 19.1.2022, p. 34 (considérant 49): «[L]a Commission a également tenu compte de la répartition géographique des sociétés retenues dans l'échantillon»];

règlement d'exécution (UE) 2017/969 de la Commission du 8 juin 2017 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine [JO L 146 du 9.6.2017, p. 17 (considérant 28): «la Commission a considéré que les quatre groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient représentatifs, non seulement en termes de volume, mais aussi en ce qui concerne leur éligibilité aux subventions alléguées dans la plainte ainsi que les pratiques de subvention ayant fait l'objet d'une enquête conformément à l'avis d'ouverture»];

règlement d'exécution (UE) 2018/1690 de la Commission du 9 novembre 2018 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine [JO L 283 du 12.11.2018, p. 1 (considérant 41): «[...] l'objet de l'échantillon est de représenter l'industrie globale des pneumatiques en RPC en ce qui concerne l'admissibilité à tous les types de subventions alléguées»];

règlement (CE) n° 930/2003 du Conseil du 26 mai 2003 clôturant les procédures antidumping et antisubventions concernant les importations de saumons atlantiques d'élevage originaires de Norvège et la procédure antidumping concernant les importations de saumons atlantiques d'élevage originaires du Chili et des Îles Féroé [JO L 133 du 29.5.2003, p. 1 (considérant 25): «[L]a représentativité des ventes intérieures et l'importance de la production ont également été prises en compte»].

- (55) La sélection de l'échantillon de producteurs-exportateurs reposait non seulement sur le volume des exportations, mais aussi sur la variété des modèles de VEB vendus dans différents segments de marché (c'est-à-dire les types de produits), sur la représentativité des sociétés/groupes en ce qui concerne l'éligibilité potentielle aux régimes inclus dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve et sur les capacités de production globales, y compris les capacités inutilisées. Compte tenu de l'ensemble de ces facteurs, l'échantillon sélectionné a été considéré être l'échantillon le plus représentatif sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible. La sélection de l'échantillon était pleinement conforme aux dispositions de l'article 27 du règlement de base, compte tenu des spécificités du cas d'espèce. Eu égard à la forte représentativité de l'échantillon au regard des critères énumérés au considérant 49 et du temps disponible pour l'enquête, la Commission n'a pas considéré que l'inclusion d'un producteur-exportateur supplémentaire dans l'échantillon était appropriée. Par conséquent, la demande de Tesla d'être retenu dans l'échantillon a été rejetée.
- (56) En outre, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission n'avait pas fourni les éclaircissements demandés quant à la sélection de l'échantillon de producteurs-exportateurs, notamment en ce qui concerne la prise en considération et la pondération relative des quatre critères retenus pour la sélection de l'échantillon, la base utilisée pour la détermination des ventes à l'exportation des différents segments de marché, la base utilisée pour l'évaluation de l'éligibilité potentielle des groupes de producteurs-exportateurs aux régimes de subvention et de la disponibilité de capacités inutilisées et la signification de la décision de la Commission de s'appuyer sur les réponses aux formulaires d'échantillonnage aux fins de l'exercice d'échantillonnage, sans préjudice et indépendamment du fait que les producteurs-exportateurs puissent être liés à d'autres groupes de producteurs-exportateurs.
- (57) La Commission a considéré que la sélection de trois groupes de sociétés constituait le volume le plus représentatif qu'elle pouvait examiner dans le délai imparti, pour lequel elle n'a pas seulement examiné les chiffres absolus de production, de ventes et d'exportations, mais a examiné un certain nombre d'éléments supplémentaires pour évaluer la représentativité de l'échantillon, notamment la variété des modèles BEV vendus dans différents segments de marché, la représentativité des sociétés/groupes en termes d'éligibilité potentielle des régimes inclus dans la note sur le caractère suffisant des éléments de preuve et la capacité de production globale, y compris les capacités inutilisées, sur la base des informations fournies dans le formulaire d'échantillonnage. Une approche globale a été adoptée pour évaluer ces éléments, dans le cadre de laquelle aucun des éléments individuels n'a été considéré comme étant de nature déterminante. Les segments de marché ont été examinés sur la base des informations accessibles au public sur les modèles vendus par les producteurs-exportateurs sur le marché de l'Union. Comme indiqué dans la note relative à l'échantillon définitif de producteurs-exportateurs, la Commission a considéré que l'éligibilité des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon aux régimes de subvention constituait un critère objectif visant à garantir que l'échantillon soit représentatif du niveau de subventionnement dans le pays concerné. La sélection a été effectuée sur la base des formulaires d'échantillonnage transmis par les producteurs-exportateurs ayant coopéré, qui devaient inclure toutes leurs parties liées pertinentes pour l'enquête. Ces réponses étant autodéclarées, la Commission a explicitement indiqué qu'il pourrait avoir lieu de les examiner plus avant au regard des parties liées de ces producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.
- (58) Selon les pouvoirs publics chinois et la CCCME, aucune justification n'a été fournie dans la décision relative à l'échantillon final en ce qui concerne l'exclusion du plus grand producteur-exportateur chinois Tesla de l'échantillon des producteurs-exportateurs.
- (59) Tesla était en effet l'un des plus grands producteurs-exportateurs sur le plan des exportations vers l'Union au cours de la période d'enquête. Toutefois, contrairement à ce qu'affirme la CCCME, et comme expliqué aux considérants 54 et 57, la sélection de l'échantillon ne devait pas se fonder uniquement sur le plus grand volume de production, de ventes ou d'exportations, mais sur le plus grand volume représentatif. Comme indiqué dans la note relative à l'échantillon définitif de producteurs-exportateurs, il a été considéré que l'échantillon final sélectionné était suffisamment représentatif des producteurs-exportateurs de VEB opérant en Chine et reposait sur le plus grand volume représentatif de production, de ventes ou d'exportations vers l'Union au cours de la période d'enquête sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter étant donné le temps disponible, compte tenu des éléments énoncés au considérant 57. La Commission a donc rejeté les arguments des pouvoirs publics chinois et de la CCCME.
- (60) En outre, Tesla a fait valoir que la Commission n'avait pas sélectionné de groupes complets, mais seulement certains des producteurs-exportateurs et des sociétés liées du groupe figurant dans l'échantillon.

- (61) Cette observation est factuellement inexacte. La Commission n'a pas constitué son échantillon sur la base d'entités individuelles, mais sur la base de groupes identifiés dans les informations fournies dans les réponses aux formulaires d'échantillonnage. Toutes les entités de production appartenant à ces groupes font partie de l'échantillon, qu'elles soient ou non mentionnées individuellement dans la note relative à l'échantillon définitif de producteurs-exportateurs.
- (62) En outre, tant les pouvoirs publics chinois que la CCCME ont fait valoir que sélectionner trois sociétés détenues par la Chine en ne retenant aucune société étrangère ou entreprise commune revient à opérer une discrimination à l'encontre des marques chinoises. Les pouvoirs publics chinois, BYD et Tesla ont souligné que la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve sur laquelle la Commission a fondé son évaluation de l'éligibilité potentielle aux régimes de subvention et sa sélection de l'échantillon est biaisée et identifiait et ciblait délibérément certains producteurs de la RPC. Les pouvoirs publics chinois, la CCCME, Tesla et GWM ont affirmé qu'en sélectionnant un échantillon sur la base de critères susceptibles d'entraîner une réponse positive à la question de l'existence d'une menace de préjudice, la Commission n'avait pas respecté l'obligation de procéder à un examen objectif du préjudice énoncée à l'article 8, paragraphe 1, du règlement de base. Toutes les parties ayant formulé des observations ont souligné l'absence de communication suffisante de la méthode et de l'analyse employées pour sélectionner l'échantillon.
- (63) La Commission a rejeté l'argument selon lequel elle aurait agi de manière discriminatoire. Comme expliqué dans la note au dossier relative à la sélection d'un échantillon définitif, premièrement, certains des groupes retenus dans l'échantillon possèdent des entreprises communes avec des constructeurs automobiles européens. Deuxièmement, toute mesure instituée à la suite de l'enquête s'appliquerait à tous les VEB produits et exportés depuis la RPC, quelle que soit la propriété des producteurs-exportateurs. Troisièmement, la plupart des sociétés/groupe qui se sont fait connaître en vue de figurer dans l'échantillon sont entièrement ou partiellement détenus par la Chine et/ou ont conclu des accords d'entreprises communes avec des partenaires étrangers.
- (64) L'éligibilité potentielle des régimes inclus dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve était l'un des éléments que la Commission a pris en considération pour assurer la plus grande représentativité des producteurs de VEB et pour corroborer la représentativité de l'échantillon conformément à l'article 27 du règlement de base. En outre, l'éligibilité potentielle des régimes de subvention est un élément qui, loin d'être biaisé, est un critère objectif visant à garantir que l'échantillon soit représentatif du niveau de subventionnement dans le pays concerné. Ainsi, lorsqu'elle a utilisé l'éligibilité potentielle comme critère de sélection des producteurs-exportateurs ayant coopéré, la Commission n'a pas sélectionné les sociétés qui bénéficiaient le plus de subventions, étant donné qu'au moment de la décision d'échantillonnage, les montants spécifiques reçus par ces sociétés n'étaient pas connus. En outre, le fait qu'une société puisse être, a priori, potentiellement éligible à un régime de subvention spécifique ne signifie pas automatiquement qu'elle a bénéficié d'un tel régime au cours de la période d'enquête. Par conséquent, la Commission a considéré que les sociétés n'avaient pas démontré en quoi elle avait commis, en sélectionnant les exportateurs retenus dans l'échantillon, une erreur manifeste d'appréciation⁽¹³⁾ qui aurait conduit à des résultats trompeurs et constituerait une violation de l'obligation de procéder à un examen objectif du préjudice, pour lequel la Commission, comme elle le rappelle, dispose d'un large pouvoir d'appréciation⁽¹⁴⁾.
- (65) Enfin, contrairement aux arguments avancés par certaines parties, la méthode d'échantillonnage a déjà été expliquée en détail dans la note relative à l'échantillon provisoire publiée le 25 octobre 2023.
- (66) Le producteur-exportateur GWM a demandé à être inclus dans l'échantillon et à ce qu'une société figurant dans l'échantillon en soit retirée, en faisant valoir que la société sélectionnée n'était pas suffisamment représentative de l'ensemble de l'industrie chinoise des VEB en ce qui concerne la marque, la technologie et le prix de son principal modèle de VEB exporté vers l'Union. Il a soutenu qu'il devrait être inclus dans l'échantillon, car il était l'un des rares producteurs-exportateurs ayant présenté en temps utile les informations demandées en vue de la constitution de l'échantillon et l'un des plus grands exportateurs de VEB représentatifs de la RPC, compte tenu des modèles de VEB significativement différents qu'il exportait vers l'Union, de sa situation géographique, de son respect de la sécurité des produits et de la technologie de l'environnement, de ses investissements importants dans la recherche et le développement (ci-après la «R&D») et de l'intégration verticale de son système de chaîne d'approvisionnement.

⁽¹³⁾ Arrêt dans les affaires jointes T-30/19 et T-72/19, *CRIA et CCCMC/Commission*, 4 mai 2022, (T-30/19) (point 115: «il importe de rappeler que la détermination de l'existence et du montant d'un préjudice causé à l'industrie de l'Union ainsi que de l'existence d'un lien de causalité suppose l'appréciation de situations économiques complexes dans le cadre desquelles les institutions de l'Union disposent d'un large pouvoir d'appréciation»).

⁽¹⁴⁾ *Ibidem*.

- (67) Toutes les sociétés qui se sont fait connaître au cours de l'exercice d'échantillonnage ont transmis leurs réponses dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture ou dans le délai convenu à la suite de demandes de prorogation justifiées. Comme indiqué aux considérants 53 à 57, la Commission a considéré que l'échantillon sélectionné était l'échantillon le plus représentatif sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible. La sélection de l'échantillon était pleinement conforme aux dispositions de l'article 27 du règlement de base, tout en tenant compte des spécificités du cas d'espèce. Aucun des arguments avancés par GWM n'ayant invalidé le choix de l'échantillon par la Commission, la demande de GWM d'être sélectionné dans l'échantillon a été rejetée.
- (68) La CCCME, BYD, GWM et Tesla ont en outre fait valoir que les capacités inutilisées ne pouvaient pas être considérées comme un facteur à utiliser pour la sélection d'un échantillon, mais constituaient un facteur à évaluer pendant l'enquête.
- (69) La présente enquête est fondée sur une menace de préjudice. Par conséquent, les informations sur le niveau des ventes potentielles des producteurs-exportateurs dans un avenir proche ont été jugées importantes pour la sélection d'un échantillon représentatif. Retenir les capacités inutilisées parmi les éléments utilisés par la Commission pour décider de l'échantillon n'empêchait pas d'évaluer ce facteur pendant l'enquête afin d'établir l'existence d'une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union.
- (70) Au vu des raisons exposées ci-dessus, la Commission a décidé de retenir l'échantillon proposé en tant qu'échantillon final.
- (71) Dans ses observations à la suite de la décision relative à l'échantillon, NIO a demandé des éclaircissements supplémentaires sur sa situation spécifique parmi les producteurs non retenus dans l'échantillon.
- (72) La Commission a répondu à ses observations dans une communication distincte adressée uniquement à la société.
- (73) Après l'échantillonnage, le 8 novembre 2023, une audition a eu lieu avec Smart, qui a demandé à ne pas être considérée comme faisant partie du groupe Geely, mais comme un producteur-exportateur distinct. À cette fin, Smart s'est notamment appuyée sur les conclusions formulées par la direction générale de la concurrence de la Commission européenne dans le cadre d'une procédure de concentration qui concernait la production de VEB Smart en RPC ⁽¹⁵⁾.
- (74) La Commission a rejeté cet argument. Premièrement, les décisions en matière de concentrations sont fondées sur une autre base juridique que celle du règlement de base, qui fixe des objectifs différents et exige des types d'évaluation différents. Deuxièmement, cette décision relative à une concentration disposait que l'entreprise commune créée entre Daimler et Geely était une entreprise commune pleinement opérationnelle, mais ne contenait aucune conclusion quant à sa dépendance à l'égard du groupe Geely. En réalité, cette décision montrait que les activités de fabrication et de distribution de Smart en RPC étaient menées depuis une entreprise commune avec Geely. En outre, les ventes et la commercialisation pour l'Union relevaient également de cette entreprise commune. De surcroît, compte tenu de la relation commerciale existante entre Smart et le groupe Geely, les deux parties apparaissaient clairement liées au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ⁽¹⁶⁾. Sur cette base, la Commission a conclu que Smart devait être traitée comme faisant partie du groupe Geely.
- (75) La CCCME a estimé que les obligations de déclaration imposées aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon étaient trop lourdes, notamment en ce qui concerne les informations demandées aux fournisseurs d'intrants liés et la traduction des rapports annuels.
- (76) La note relative au caractère suffisant des éléments de preuve indiquait que les subventions octroyées par les pouvoirs publics chinois s'étendaient à l'ensemble de la chaîne de production et d'approvisionnement de l'industrie des VEB, notamment par la fourniture de pièces et de composants moyennant une rémunération moins qu'adéquate. La Commission a considéré que les informations demandées aux parties liées des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient nécessaires pour évaluer l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires en ce qui concerne les pièces et composants de VEB, y compris les batteries, et a donc rejeté l'argument de la CCCME.

⁽¹⁵⁾ Affaire M.9360 – Daimler/Geely/JV, décision de la Commission du 10 décembre 2019 en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et de l'article 57 de l'accord sur l'Espace économique européen.

⁽¹⁶⁾ JO L 343 du 29.12.2015, p. 558.

1.5.4. Réponses au questionnaire et visites de vérification

- (77) La Commission a envoyé un questionnaire aux pouvoirs publics chinois, aux trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, aux quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et à deux utilisateurs.
- (78) La Commission a reçu des réponses au questionnaire de la part des pouvoirs publics chinois, des trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et des deux utilisateurs.
- (79) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires aux fins de la détermination des subventions, du préjudice (y compris la menace de préjudice) en résultant et de l'intérêt de l'Union.
- (80) Des visites de vérification au titre de l'article 26 du règlement de base ont été effectuées dans les locaux des sociétés suivantes:

Producteurs-exportateurs et leurs sociétés liées:

- société 7
- société 17
- société 18
- société 27

Utilisateurs:

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

Producteurs-exportateurs de la RPC et leurs sociétés liés:

- Groupe BYD
 - Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Chine
 - Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Chine
 - BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Chine
 - BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Chine
 - BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Chine
 - BYD Europe B.V., Pays-Bas
 - BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Chine
 - BYD Co., Ltd., Shenzhen, Chine
 - BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Chine
 - BYD Hong Kong, RAS de Hong Kong
 - Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Chine
 - Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Chine
 - Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Chine
 - Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Chine
 - Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Chine
 - Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Chine
 - Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Chine

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

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts Co. Ltd.
- Wuhan Lotus car sales (ventes à l'exportation) 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., filiale de Ningbo
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., filiale de Wuhan
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., filiale de Chengdu
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., siège
- 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, Suède
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Allemagne
- Groupe SAIC
 - SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
 - SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.
 - SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.
 - SAIC General Motors Co., Ltd.
 - SAIC General Motor Sales Co., Ltd.
 - SAIC Motor Co., Ltd.
 - United Auto Battery Co., Ltd.
 - United Auto Battery System Co., Ltd.

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

- (81) Comme souligné à la section 3.3, la Commission a rencontré des problèmes de coopération dans le cadre desquels plusieurs groupes chinois retenus dans l'échantillon n'ont pas fourni de réponses au questionnaire pour certaines sociétés ou n'ont pas fourni d'informations incomplètes ou incomplètes concernant leur structure ou leur coût de production. La Commission ne disposait donc pas d'une vue d'ensemble complète des sociétés qui devaient répondre au questionnaire ni de la part qu'elles représentaient dans le coût total de production.
- (82) Par conséquent, sur la base des informations versées au dossier, la Commission a décidé de se concentrer sur les producteurs de VEB, les fournisseurs des principaux intrants et les autres sociétés participant à des activités de financement et de recherche et développement qui ont répondu au questionnaire et dont les réponses ont pu être vérifiées au cours de la période précédant l'institution des mesures provisoires.
- (83) Bien que la Commission ait également reçu des réponses au questionnaire de la part d'autres sociétés liées dont les activités relevaient de celles nécessitant la soumission d'une réponse au questionnaire, elle n'a pas été en mesure d'évaluer ces réponses au cours de la période précédant l'institution des mesures provisoires. La Commission se réserve le droit d'évaluer les réponses en question d'ici au stade définitif de la présente procédure.

1.5.5. *Allégations relatives à la transparence et à la procédure*

- (84) Selon les pouvoirs publics chinois, le fait que MLex semblait disposer de plus d'informations sur l'échantillon de producteurs de VEB de l'Union que les parties intéressées confirmait que l'enquête n'était pas transparente et que les droits des parties intéressées à une procédure équitable n'étaient pas respectés.
- (85) La Commission a contesté cette affirmation. Comme indiqué au considérant 43 ci-dessus, la Commission ne peut commenter le contenu d'un article de presse, et les informations pertinentes figurent dans le dossier de la présente enquête. La Commission a versé au dossier non confidentiel de l'enquête toutes les informations pertinentes en temps utile et a donné aux parties de nombreuses occasions de présenter leurs observations. Toutes les observations reçues ont été dûment examinées par la Commission au cours de l'enquête et sont expliquées dans la section correspondante du présent règlement.

- (86) La CCCME a affirmé que la Commission avait retardé le versement au dossier non confidentiel de l'enquête des réponses de l'industrie de l'Union au questionnaire, ce qui contrastait fortement avec la rapidité avec laquelle la Commission avait téléchargé les versions non confidentielles des réponses au questionnaire présentées par les producteurs-exportateurs chinois. Selon elle, ces retards ont contribué au manque de transparence concernant l'industrie des VEB de l'Union et aux aspects de l'enquête ayant trait au préjudice.
- (87) La Commission n'est pas d'accord avec cette affirmation. Comme expliqué aux considérants 12 et 13, les producteurs de l'Union se sont vu accorder l'anonymat. La Commission devait donc vérifier soigneusement que les documents présentés par l'industrie de l'Union ne divulguaient pas par inadvertance l'identité des producteurs de l'Union, compromettant ainsi l'anonymat accordé. Ces vérifications ont pris du temps. La CCCME et les autres parties intéressées ont eu amplement le temps de présenter leurs observations sur les réponses au questionnaire une fois que celles-ci ont été versées au dossier non confidentiel de l'enquête.
- (88) La CCCME a affirmé que l'absence de correspondance entre la Commission et l'ACEA dans le dossier non confidentiel était une indication claire d'un manque de transparence dans l'enquête, étant donné que les données relatives aux indicateurs macroéconomiques étaient généralement présentées par des associations professionnelles. La CCCME a demandé à la Commission de préciser comment les données macroéconomiques seront collectées et évaluées dans le cadre de l'enquête.
- (89) La Commission a contesté cette affirmation. La Commission n'est pas légalement tenue d'obtenir les données relatives aux indicateurs macroéconomiques auprès d'une association professionnelle telle que l'ACEA. Elle peut avoir recours à d'autres sources d'informations. Ces sources et l'évaluation des indicateurs macroéconomiques sont fournies dans la section «Préjudice». La Commission ne pouvait pas divulguer la source et la méthode d'évaluation des indicateurs macroéconomiques avant la finalisation de l'enquête au stade provisoire.
- (90) La CCCME a observé que la société n° 29 n'avait communiqué certaines informations que dans une version confidentielle et que, par conséquent, les parties intéressées n'avaient pas eu la possibilité de comprendre et de commenter les informations communiquées par cette société. Par conséquent, la CCCME a demandé à la Commission de mettre ces informations à disposition dans le dossier non confidentiel.
- (91) La Commission a vérifié ces informations et a conclu qu'elles n'étaient pas susceptibles de faire l'objet d'une synthèse pertinente. En outre, la Commission n'a pas utilisé ces informations spécifiques dans le cadre de la présente enquête. Par conséquent, la demande a été rejetée.
- (92) La version non confidentielle des principales informations demandées dans les tableaux du questionnaire destiné aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a été ajoutée – sous une forme consolidée (c'est-à-dire que les données des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont été agrégées) et en utilisant des indices – dans le dossier non confidentiel de l'enquête de la Commission. La Commission a jugé approprié de ne pas ajouter séparément une version non confidentielle des tableaux relatifs à chaque producteur de l'Union afin de maintenir l'anonymat des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, étant donné qu'il existait un risque que les tendances des indices par société révèlent par inadvertance l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et compromettent donc leur anonymat.
- (93) À cet égard, la CCCME a demandé à la Commission de clarifier i) en quoi la justification du changement de pratique de la Commission exposée au considérant 92 était étayée par des faits consignés au dossier parce que tous les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avaient fourni des données converties par leurs soins en indices pour plusieurs des indicateurs économiques (y compris pour la capacité de production, la production, le volume et la valeur des ventes pour les parties liées et indépendantes et l'emploi) pour la période considérée dans les réponses au formulaire d'échantillonnage mises à disposition dans le dossier non confidentiel de l'enquête; ii) en quoi les données individuellement converties en indices et leurs tendances pour les indicateurs de préjudice restants pourraient révéler l'identité d'un producteur de VEB de l'Union; et iii) en quoi les données individuellement converties en indices des quatre producteurs de l'Union pourraient entraîner la divulgation de leur identité à partir du moment où les données relatives aux indicateurs économiques et plus particulièrement aux VEB n'étaient pas accessibles au public dans les rapports annuels ou autres documents des producteurs de VEB de l'Union, alors que la plupart des producteurs de VEB de l'Union produisent également d'autres types de véhicules que des VEB.

- (94) La CCCME a donc demandé à la Commission de verser au dossier non confidentiel de l'enquête les données sous forme d'indices, par société, des quatre producteurs de VEB de l'Union retenus dans l'échantillon étant donné qu'il n'existait aucun risque qu'ils soient identifiés sur la base de ces données. La CCCME a en outre rappelé que ces informations étaient pertinentes pour la présentation de sa défense, et ce pour les raisons suivantes: i) l'identité des producteurs de VEB de l'Union retenus dans l'échantillon a été maintenue confidentielle et il n'existait aucun moyen de connaître les performances réelles des sociétés et de savoir si elles étaient exposées à une menace de préjudice en raison des importations de VEB en provenance de Chine; ii) les données agrégées et présentées sous forme d'indice que la Commission a mises à disposition ne fournissaient aucune information utile et semblaient, en réalité, être inexactes; iii) les données sous forme d'indices par société permettraient à la CCCME de comprendre la situation économique des producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon, étant donné que leurs données serviraient de base à l'évaluation des indicateurs microéconomiques et de la sous-cotation des prix et des prix indicatifs; et iv) si la CCCME n'a aucun moyen de vérifier l'exactitude des données communiquées par les producteurs de VEB de l'Union, des indices par société lui permettraient au moins de comparer les données initialement fournies dans les réponses au questionnaire d'échantillonnage puis dans les réponses au questionnaire.
- (95) La Commission a fait observer que le marché des VEB de l'Union est composé d'un petit nombre de groupes de producteurs. Il existe un grand nombre d'informations publiques ainsi que des informations très détaillées, disponibles sur la base d'un abonnement payant, concernant l'industrie des VEB de l'Union, auxquelles la CCCME pourrait avoir accès. Par conséquent, il existe un risque élevé que la tendance des informations économiques et financières demandées par la Commission dans le questionnaire ainsi que certaines informations publiques et disponibles sur abonnement payant rendent les entités concernées reconnaissables et compromettent ainsi leur anonymat.
- (96) En outre, les informations demandées dans les formulaires d'échantillonnage étaient nettement moins détaillées que celles demandées dans le questionnaire. Par exemple, en ce qui concerne les informations économiques et financières, le formulaire d'échantillonnage demandait des informations sur i) le volume de production; ii) les capacités de production; iii) le volume total et la valeur des ventes dans l'Union; iv) le volume et la valeur des ventes à des sociétés liées; et v) le nombre de salariés. Outre ces informations, le dossier pertinent comportant des indices consolidés qui a été ajouté dans le dossier non confidentiel de l'enquête comprenait également des informations sur i) le prix de vente moyen des ventes totales et des ventes sur le marché de l'Union à des clients indépendants et à des clients liés; ii) le volume, la valeur et les prix des ventes à l'exportation à des clients indépendants et liés; iii) le coût de production unitaire moyen; iv) le bénéfice avant impôt sur les ventes à des clients indépendants et liés dans l'Union; v) l'utilisation des capacités; vi) le volume des stocks de clôture; vii) le coût de la main-d'œuvre pour les VEB; viii) les flux de liquidités; ix) le total des actifs immobilisés pour la production du produit soumis à l'enquête; x) le rendement des investissements; xi) le total des investissements dans le produit soumis à l'enquête; et xii) l'amortissement total du produit soumis à l'enquête.
- (97) En outre, la Commission a ajouté le dossier en question dans le dossier non confidentiel de l'enquête après que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont répondu au questionnaire. Ce dossier était donc fondé sur des données non vérifiées. Une fois les données vérifiées, la Commission a versé un dossier révisé au dossier non confidentiel de l'enquête. La Commission a analysé cette allégation à la lumière des informations révisées et a constaté qu'elle n'était plus applicable. En outre, la Commission a également versé au dossier les taux de représentativité fondés sur les ventes et la production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon après vérification des données communiquées par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.
- (98) Compte tenu de ce qui précède, la demande a donc été rejetée.
- (99) La CCCME a également demandé qu'en lieu et place de la demande formulée au considérant 94, la Commission fournisse les données agrégées des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour chacun des indicateurs de préjudice, en chiffres absolus ou en fourchettes numériques.
- (100) Comme expliqué au considérant 95, la Commission a présenté les indicateurs microéconomiques en valeurs absolues dans la section «Préjudice». Les autres indicateurs macroéconomiques que la Commission a également présentés dans la section «Préjudice» ne sont pas fondés uniquement sur les données des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, mais sur les données de l'ensemble de l'Union, comme expliqué dans la section «Préjudice». Par conséquent, la demande a été rejetée.

- (101) En ce qui concerne le volume des ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la CCCME a demandé à la Commission: i) de fournir le pourcentage des ventes des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon effectuées directement à des clients indépendants et à des sociétés liées au cours de la période considérée dans l'Union et en dehors de l'Union; ii) d'indiquer la couverture géographique des ventes des producteurs de l'Union à des parties liées et à des parties indépendantes; iii) d'indiquer si toutes les ventes de l'UE aux parties liées concernaient des entités liées ayant rempli l'annexe I du questionnaire; iv) de préciser le pourcentage de la production totale de l'Union des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon qui avait été exportée au cours de chaque année de la période considérée. La CCCME a également déclaré que si toutes les sociétés liées n'avaient pas complété l'annexe I, cela signifierait que les ventes aux clients indépendants ne représenteraient pas 38 % des ventes dans l'Union, comme l'avait indiqué la Commission dans la note au dossier relative à l'échantillon des producteurs de l'Union.
- (102) En ce qui concerne les ventes à des sociétés liées et indépendantes dans l'Union, la Commission a fourni des précisions supplémentaires dans la note au dossier du 4 juin 2024 ⁽¹⁷⁾, où elle a déclaré qu'elle avait relevé ces ventes au stade du prix au premier client indépendant et les avait consolidées avec les ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des clients indépendants. En ce qui concerne les ventes en dehors de l'Union, il est rappelé que l'enquête a notamment pour objectif d'évaluer la situation économique et financière de la production et des ventes de l'industrie de l'Union dans l'Union et non en dehors de celle-ci. L'incidence des exportations de l'industrie de l'Union a été expliquée aux considérants 1183 à 1185. En outre, la couverture géographique des ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon était confidentielle par nature et, de surcroît, les producteurs-exportateurs chinois n'étaient pas tenus de fournir de telles informations dans le dossier non confidentiel. Par ailleurs, la CCCME n'a pas expliqué en quoi ces informations particulières étaient pertinentes.
- (103) La CCCME a également demandé à la Commission de fournir le ratio de la capacité de production et de la production de VEB et d'autres types de véhicules au cours de la période considérée.
- (104) La Commission a rappelé que la présente enquête ne portait que sur les VEB et que, par conséquent, la capacité de production et la production d'autres véhicules des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon étaient dénuées de pertinence. Par conséquent, la demande a été rejetée.
- (105) La CCCME a demandé à la Commission de fournir la liste des États membres couverts par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, en faisant valoir que la situation géographique des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avait été divulguée dans les cas où les producteurs de l'Union s'étaient vu accorder l'anonymat.
- (106) La Commission a rappelé qu'il n'y avait pas beaucoup de groupes de producteurs de VEB dans l'Union. En outre, le lieu où se trouve leur production est une information publique. Par conséquent, en l'espèce, la Commission ne pouvait pas divulguer l'emplacement des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, au risque de rendre les entités concernées reconnaissables et, partant, de compromettre leur anonymat. La demande a donc été rejetée.
- (107) La CCCME a également demandé à la Commission de fournir i) une liste combinée des NCP vendus par les quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée dans l'Union et en dehors de l'Union, en distinguant les ventes à des sociétés liées et les ventes à des sociétés indépendantes; ii) les segments de marché couverts par les ventes des producteurs de VEB de l'Union à des entités liées et indépendantes dans l'Union et en dehors de l'Union; et iii) les caractéristiques du produit demandées dans le tableau intitulé «*Caractéristiques du produit*» du questionnaire destiné aux producteurs de l'Union.
- (108) La Commission a fait observer que, dans le questionnaire, elle n'avait demandé des informations au niveau des NCP que pour la période d'enquête et non pour l'ensemble de la période considérée, et ce tant pour les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon que pour les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. Par conséquent, la Commission ne pouvait pas fournir à la CCCME des informations dont elle ne disposait pas. En outre, les informations concernant les NCP et les caractéristiques du produit pour chaque producteur de l'Union retenu dans l'échantillon et chaque producteur-exportateur chinois sont confidentielles par nature et ne pouvaient donc pas être versées au dossier non confidentiel de l'enquête. Les NCP sont normalement divulgués dans la communication individuelle aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union lorsque les NCP ne sont pas confidentiels. En ce qui concerne les segments de marché, comme expliqué aux considérants 1040 à 1048, la Commission n'a pas jugé nécessaire de procéder à une analyse de la segmentation du marché. Par conséquent, la demande a été rejetée.

⁽¹⁷⁾ t24.004547.

1.5.6. *Observations sur l'ouverture de l'enquête*

- (109) Des observations sur l'ouverture de l'enquête ont été reçues de la part des pouvoirs publics chinois, de la CCCME et de la société n° 24.
- (110) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'enquête était purement politique et discriminatoire et que l'UE avait elle-même accordé des milliards d'EUR de subventions ces dernières années pour construire une chaîne d'approvisionnement des VEB et qu'elle continuerait à subventionner son industrie des VEB à l'avenir. Les pouvoirs publics chinois ont estimé que cette enquête était néfaste pour le développement de l'industrie mondiale des VEB, d'autant plus que les chaînes d'approvisionnement des VEB de la Chine et de l'Union sont interdépendantes et profondément intégrées, et qu'elle créera des obstacles aux efforts bilatéraux de lutte contre le changement climatique.
- (111) Toutes les subventions ne sont pas passibles de mesures compensatoires au titre de l'accord SMC et la présente enquête se limite aux subventions accordées en Chine au profit des producteurs-exportateurs du produit concerné. En tout état de cause, les allégations des pouvoirs publics chinois n'affectent pas les conclusions provisoires de la Commission selon lesquelles les pouvoirs publics chinois ont accordé des subventions aux producteurs-exportateurs de VEB, qui sont passibles de mesures compensatoires conformément à l'accord SMC et au règlement de base. Contrairement à ce qu'affirment les pouvoirs publics chinois, les subventions chinoises passibles de mesures compensatoires créent une concurrence déloyale qui ne ferait qu'entraver le développement de l'industrie mondiale des VEB, en particulier de l'industrie de l'Union. Les efforts visant à lutter contre le changement climatique ne peuvent être fondés sur une concurrence déloyale exercée par des VEB à bas prix subventionnés, mais devraient reposer sur des conditions de concurrence équitables dans le cadre desquelles une concurrence loyale et l'innovation stimuleront la transition écologique. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (112) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'ils n'avaient pas eu de possibilité significative et appropriée au sens de l'article 13.1 de l'accord SMC de procéder à des consultations préalables à l'ouverture de l'enquête, étant donné que la Commission a annoncé publiquement l'ouverture de l'enquête avant d'inviter les pouvoirs publics chinois à des consultations, programmées pendant une période de congés nationaux en Chine, compromettant ainsi leur capacité à mener des consultations appropriées. Ils ont également soutenu n'avoir reçu aucune information ou élément de preuve concernant la définition du produit, les circonstances particulières justifiant l'enquête d'office, la composition de l'industrie de l'Union, les informations et éléments de preuve sous-tendant les allégations de subventions, les données relatives à la menace de préjudice et les données sous-tendant le lien de causalité. En outre, les consultations préalables à l'ouverture de l'enquête n'ont pas couvert tous les régimes de subvention allégués.
- (113) Conformément à l'article 10, paragraphe 7, du règlement de base et à l'article 13.1 de l'accord SMC, la Commission a invité les pouvoirs publics chinois à engager des consultations dans le but de clarifier la situation en ce qui concerne les subventions alléguées avant l'ouverture de l'enquête. L'annonce faite par la présidente de la Commission dans le discours sur l'état de l'Union du 13 septembre 2023 selon laquelle la Commission allait ouvrir une enquête antisubventions sur les véhicules électriques en provenance de Chine ne constituait pas l'ouverture de l'enquête. Le 22 septembre 2023, les pouvoirs publics chinois ont reçu une note verbale les informant de la décision de la Commission européenne d'ouvrir une procédure antisubventions d'office. Cela a donc été fait avant la période de congés nationaux en Chine. En même temps que cette note verbale, les pouvoirs publics chinois ont reçu un résumé des subventions et de la menace de préjudice, qui fournissait suffisamment d'éléments de preuve sur l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires, d'un préjudice et d'un lien de causalité. Ni l'article 11, paragraphe 8, du règlement de base ni l'article 13.1 de l'accord SMC n'obligeaient la Commission à envoyer l'intégralité du dossier de la procédure d'office aux pouvoirs publics chinois avant l'ouverture de l'enquête. Les régimes qui n'ont prétendument pas été abordés lors des consultations ne sont pas d'autres subventions qui avaient été mises en évidence, mais s'inscrivent dans des régimes qui ont fait l'objet de discussions entre la Commission et les pouvoirs publics chinois pendant les consultations. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (114) Les pouvoirs publics chinois ont soutenu que leurs droits de la défense avaient été affectés par le refus de la Commission d'accorder une prorogation suffisante du délai alors qu'ils avaient fourni un certain nombre de raisons justifiant une telle prorogation.
- (115) L'avis d'ouverture indique, à la section 9, que des prorogations des délais ne devraient être demandées que dans des circonstances exceptionnelles et ne seront accordées que si elles sont dûment justifiées, sur exposé de raisons valables. Il précise en outre qu'en ce qui concerne les délais pour la soumission d'informations autres que les réponses au questionnaire, les prorogations seront limitées à trois jours sauf si des circonstances exceptionnelles sont démontrées. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas démontré l'existence de circonstances si exceptionnelles qu'elles justifieraient une prorogation du délai de plus de trois jours. Étant donné que cette prorogation de trois jours tombait pendant un week-end, les pouvoirs publics chinois ont bénéficié d'une prorogation de quatre jours civils. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

- (116) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont en outre fait valoir que les conditions requises pour ouvrir une enquête d'office au titre de l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base n'étaient pas remplies. Selon eux, la Commission n'a pas établi l'existence de circonstances particulières qui justifieraient de procéder à l'ouverture d'une enquête sans avoir reçu de plainte écrite déposée par l'industrie de l'Union ou en son nom. Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'industrie des VEB de l'Union aurait pu déposer elle-même une plainte et que l'absence d'une telle plainte prouvait clairement qu'il n'existait aucune circonstance exceptionnelle et particulière justifiant l'ouverture d'office de l'enquête. Ils ont également soutenu que, selon des articles de presse, les producteurs de VEB de l'Union s'étaient opposés publiquement à la présente enquête et que cela prouvait clairement qu'il n'existait pas de circonstances exceptionnelles et particulières justifiant l'ouverture d'office de la procédure.
- (117) Dans le document d'ouverture, la Commission a suffisamment justifié l'ouverture de l'enquête d'office. En particulier, elle a considéré que la pénétration rapide du marché par les importations de VEB en provenance de Chine à bas prix et faisant l'objet de subventions, qui menace de porter irrémédiablement préjudice à l'industrie de l'Union, était d'une nature particulière justifiant l'ouverture d'une enquête d'office. Les subventions accordées au secteur chinois des VEB ont provoqué un afflux important et accéléré d'importations de VEB produits en Chine sur le marché de l'Union à des prix qui font baisser les prix ou empêchent des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites, menaçant ainsi de causer un préjudice important à l'industrie des VEB de l'Union, qui pourrait être irréparable en raison de l'évolution technologique et du niveau de financement de la R&D nécessaire. La possibilité qu'avait l'industrie des VEB de l'Union de déposer elle-même une plainte ne remet pas en cause la conclusion de la Commission selon laquelle, en l'espèce, des circonstances particulières existaient justifiant l'ouverture d'office de l'enquête. En outre, la Commission ne commente pas les articles de presse. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (118) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que le document d'ouverture ne contenait aucune preuve de l'octroi de prêts préférentiels et d'une assurance-crédit à l'exportation, qu'il ne contenait pas de preuves suffisantes concernant l'octroi de subventions, aucune preuve de la fourniture de biens et de services moyennant une rémunération moins qu'adéquate et aucun élément de preuve permettant d'enquêter sur des recettes publiques abandonnées ou non perçues et qu'il témoignait d'une méconnaissance des remises de taxe à l'exportation.
- (119) Les éléments de preuve inclus dans le document d'ouverture constituaient les informations dont la Commission pouvait raisonnablement disposer avant l'ouverture de l'enquête. Comme indiqué dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve, qui contient une analyse de l'ensemble des éléments dont dispose la Commission concernant la Chine et sur la base desquels elle a ouvert l'enquête, des éléments de preuve suffisants tendaient à attester, au stade de l'ouverture, que les subventions alléguées étaient passibles de mesures compensatoires au regard de leur existence, de leur montant et de leur nature. Pour tous les différents régimes allégués dans le document d'ouverture, la Commission a indiqué la base juridique, expliqué en quoi ces régimes de subventions étaient propres au secteur des VEB et, dans la mesure où elle y a eu accès, fourni des informations détaillées provenant de sources accessibles au public sur les montants des subventions octroyées par les pouvoirs publics chinois aux producteurs-exportateurs de VEB. Par conséquent, la Commission a considéré qu'elle disposait de suffisamment d'éléments de preuve de l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires, conformément au règlement de base et à l'accord SMC.
- (120) Les pouvoirs publics chinois ont déclaré que, dans les enquêtes ouvertes sur la base d'une plainte de l'industrie de l'Union, la Commission vérifiait généralement les questions relatives aux importations des producteurs de l'Union en provenance du pays faisant l'objet de l'enquête et à leurs liens avec les producteurs-exportateurs ainsi qu'à leurs activités dans l'Union lors de l'examen de la représentativité effectué avant l'ouverture de l'enquête. Par conséquent, les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission i) de préciser si elle avait tenu compte, dans la définition de l'industrie des VEB de l'Union figurant dans le document d'ouverture, du fait que certains producteurs de l'Union avaient une production en Chine et que d'autres sont détenus par des sociétés chinoises ou ont une faible production dans l'Union; ii) de fournir la composition de l'industrie des VEB de l'Union sur le plan du nombre de producteurs et de groupes de producteurs, du volume total de la production de VEB dans l'Union ainsi que du volume total et de la valeur des ventes de l'industrie des VEB de l'Union au cours de chaque année de la période considérée; iii) de préciser si elle a exclu des producteurs de VEB de l'Union de la liste des 12 producteurs mentionnée dans le document d'ouverture; iv) de fournir le total, en volume et en valeur, des importations des producteurs de VEB de l'Union en provenance de Chine et de pays autres que la Chine; et v) de fournir le volume et la valeur, même sous la forme de fourchettes, des importations des producteurs de VEB de l'Union en provenance de Chine par rapport à leur production et à leurs ventes totales dans l'Union.

- (121) La Commission a fait remarquer que la présente enquête avait été ouverte de sa propre initiative et non sur la base d'une plainte. Par conséquent, dans le cadre de la présente enquête, la Commission n'avait pas besoin de procéder à un examen de la représentativité. Dès lors, les demandes de clarification des pouvoirs publics chinois et les demandes d'informations relatives au document d'ouverture n'étaient pas pertinentes à cet égard et ont donc été rejetées.
- (122) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que, dans le document d'ouverture, la Commission avait utilisé de manière sélective et injustifiée plusieurs bases de données telles que Global Trade Atlas (ci-après le «GTA»), Eurostat et S&P Global Mobility pour différents aspects de l'évaluation du préjudice, sans tenter de rapprocher les informations ou d'expliquer comment ou pourquoi un ensemble de données spécifique était approprié pour une partie spécifique de l'évaluation du préjudice.
- (123) La Commission a contesté cette affirmation. Dans le document d'ouverture, elle a utilisé les informations dont elle disposait avant l'ouverture de l'enquête. Hormis Eurostat, les deux autres bases de données ne sont pas la propriété de la Commission et celle-ci n'était donc pas en mesure de rapprocher entièrement les informations contenues dans ces bases de données. En outre, dans le document d'ouverture, la Commission a expliqué que, lorsque cela était possible, elle recoupait les informations contenues dans ces bases de données et les ajustait si nécessaire, avec d'autres informations dont elle disposait. La Commission a également expliqué que les données de S&P Global Mobility fournissaient une vue plus détaillée des types de VEB vendus sur le marché de l'Union et a expliqué les deux modules de données qu'elle utilisait. En outre, la base de données d'Eurostat a été utilisée pour le volume des importations de VEB en provenance de Chine, tandis que le GTA a été utilisé pour le volume des exportations chinoises vers l'Union. Le volume des importations de VEB dans l'Union en provenance de Chine n'est pas égal au volume des exportations de VEB de la Chine vers l'Union, les deux chiffres reposant sur des données communiquées par différentes autorités douanières. En outre, quelle que soit la source d'information, la conclusion était la même, à savoir que le volume des importations/exportations de VEB en provenance de Chine a augmenté au cours de la période couverte par le document d'ouverture. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (124) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans le document d'ouverture, la Commission avait comparé les données du semestre 2023 aux précédentes années complètes, à savoir 2020, 2021 et 2022, afin de tirer des conclusions sur les prix des importations en provenance de Chine et leur part de marché ainsi que leurs effets sur les prix de l'industrie des VEB de l'Union, de manière à estimer les effets futurs de ces importations sur les prix ainsi que sur la situation de l'industrie des VEB de l'Union, et que cette évaluation n'était pas objective.
- (125) Dans le document d'ouverture, la Commission a utilisé comme période d'évaluation les années 2020, 2021 et 2022 ainsi que le premier semestre de 2023, étant donné que l'enquête a été ouverte en octobre 2023, comme expliqué au considérant 1. Aux fins de l'évaluation de l'évolution des indicateurs de préjudice liés au volume tels que le volume des importations, des ventes, des exportations, de la production et de la consommation, la Commission a calculé un indice uniquement pour les années complètes, en prenant 2020 comme année de référence. La Commission n'a pas calculé d'indice pour le premier semestre de 2023 en prenant l'ensemble de l'année 2020 comme année de référence, car, pour un indicateur de volume, la période d'évaluation et l'année de référence devraient être identiques (c'est-à-dire qu'un semestre ne peut être comparé à une année complète). Toutefois, les prix moyens ne sont pas un indicateur de volume, et la Commission a donc également calculé un indice pour le premier semestre de 2023 en utilisant l'année 2020 entière comme année de référence. Une telle évaluation est parfaitement objective pour des secteurs tels que celui des VEB, dont le prix de vente ne varie pas d'une saison à l'autre, pour autant que la période pertinente soit divulguée. En ce qui concerne les parts de marché, la Commission les a calculées pour chaque année complète (2020, 2021 et 2022) ainsi que pour le premier semestre de 2023 et a expliqué leur évolution au cours de cette période. En ce qui concerne les conclusions auxquelles est parvenue la Commission dans le document d'ouverture en ce qui concerne les effets des importations en provenance de Chine sur les prix de l'industrie des VEB de l'Union et l'estimation des effets futurs de ces importations sur les prix, les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué en quoi exactement la Commission n'avait pas fait preuve d'objectivité dans ses conclusions. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (126) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que les données relatives au volume des ventes et aux prix de vente de l'industrie de l'Union reposaient sur des sources et des ensembles de données différents et que, par conséquent, l'évaluation de la Commission n'était pas objective. Selon la CCCME, en utilisant différents ensembles de données pour différents aspects de l'évaluation du préjudice, la Commission a rendu impossible l'obtention d'une représentation fidèle de la situation de l'industrie des VEB de l'Union.

- (127) La Commission a contesté ces arguments. Les informations incluses dans le document d'ouverture reposent sur les informations dont la Commission pouvait raisonnablement disposer avant l'ouverture de l'enquête. Dans le document d'ouverture, la Commission a dû utiliser plusieurs bases de données telles qu'Eurostat, GTA et S&P Global Mobility, étant donné qu'il n'existait pas de base de données unique contenant toutes les informations dont la Commission avait besoin pour son évaluation. Le fait que le volume des ventes de l'industrie de l'Union n'ait pas été fondé sur la même base de données que les prix de vente ne prive pas d'objectivité l'appréciation de la Commission. Comme expliqué dans le document d'ouverture, la base de données utilisée par la Commission pour apprécier l'évolution des prix de l'industrie de l'Union n'indiquait pas l'origine de la voiture. Or, cela était particulièrement important pour les VEB construits par le groupe Tesla, dont certains modèles pouvaient être construits à la fois en Chine et dans l'Union. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (128) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont demandé à la Commission i) de fournir de plus amples détails sur les modules de données et les rapports de S&P Global Mobility qu'elle avait utilisés dans le document d'ouverture, en ce qui concerne, plus précisément, la méthode employée par S&P Global Mobility pour collecter des données sur les volumes et la valeur des ventes, y compris la base de la collecte de données et la source, en précisant si les données comprennent des estimations et, si oui, quelle est leur nature; et ii) de divulguer les données sous-jacentes de S&P Global Mobility qu'elle avait triées/sélectionnées sur la base de paramètres spécifiques. Ils ont également déclaré que S&P Global Mobility, bien qu'elle soit une publication payante, pouvait être assimilée au GTA et qu'étant donné que, dans les enquêtes antidumping, la Commission divulgue des données détaillées provenant du GTA (dans le cadre de la sélection du pays représentatif), la Commission devrait fournir les données détaillées relatives aux modules de S&P Global Mobility comme elle le fait avec le GTA. La CCCME a en outre soutenu que les données et informations sous-jacentes de S&P Global Mobility concernant la source et la méthode utilisées pour la collecte de données sur le volume et la valeur des ventes de VEB et leur origine étaient essentielles pour permettre aux parties intéressées de vérifier la crédibilité et la fiabilité des données utilisées par la Commission. La CCCME a affirmé qu'il était difficile de savoir si les données de S&P Global Mobility étaient similaires dans les deux modules utilisés par la Commission et si elles couvraient même toutes les ventes de VEB chinois et de VEB produits par l'industrie de l'Union dans l'Union.
- (129) Comme il a été expliqué dans le document d'ouverture, la Commission a utilisé deux modules de données de S&P Global Mobility afin d'évaluer les importations de VEB chinois dans l'Union. Un module de données (le module 1) était constitué de données relatives au volume de production pour les ventes sur le marché de l'Union. Dans ce module, la Commission a été en mesure de repérer le lieu exact de fabrication d'un modèle de VEB donné qui était censé être vendu sur le marché de l'Union. Cela était particulièrement important pour les modèles de VEB qui étaient vendus sur le marché de l'Union, mais produits dans plusieurs pays (pas seulement en Chine), tels que, par exemple, ceux du groupe Tesla. Un autre module de données (le module 2) était constitué de données relatives aux ventes de VEB sur le marché de l'Union. Toutefois, dans ce module, il n'était pas possible de déterminer le lieu exact où un modèle de voitures donné était construit. Comme l'ont souligné les pouvoirs publics chinois, S&P Global Mobility est une publication payante et, par conséquent, la Commission ne peut pas divulguer ses données sous-jacentes. Le niveau de données dans S&P Global Mobility (production pour les ventes dans l'Union par producteur, modèle de véhicules, etc.) n'est pas comparable aux informations que la Commission divulgue à partir du GTA (données relatives aux importations) aux fins de la sélection du pays représentatif dans ses enquêtes antidumping. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME peuvent toutefois acheter les données auprès de S&P Global Mobility. En tout état de cause, la Commission a remarqué que la CCCME avait déjà accès aux données du module 2 de S&P Global Mobility, puisque ces données étaient utilisées dans l'analyse présentée à l'annexe I des observations de la CCCME du 20 décembre 2023. Par conséquent, la demande a été rejetée.
- (130) La CCCME a affirmé que, dans le document d'ouverture, la Commission avait classé les VEB de l'Union en différents segments, mais n'avait fourni aucune information sur les VEB chinois et sur leur comparabilité avec les VEB de l'Union dans chaque segment. Elle a également soutenu que, dans le document d'ouverture, la Commission n'avait pas tenu compte de la concurrence et de la substituabilité entre les VEB chinois et les VEB produits par les producteurs de l'Union dans l'Union dans chaque segment. La CCCME a en outre affirmé que, dans chaque segment, on pouvait trouver des VEB de différents modèles et ayant différents types de carrosserie, par exemple des voitures ou des SUV, et que cette différence au niveau des types de carrosserie affectait la comparabilité des prix; en outre, les différents types de carrosseries, entre d'autres facteurs, rendent aussi probablement incomparables les modèles de VEB appartenant à un même segment.

- (131) Les segments (au sens de «types de produits») utilisés par la Commission pour la comparaison des prix n'ont pas été créés par la Commission dans le cadre de la présente enquête. Les informations relatives aux segments étaient disponibles dans les données extraites de S&P Global Mobility, étant donné que tous les VEB vendus sur le marché de l'Union sont classés dans de tels segments par d'autres tierces parties telles que les producteurs, les concessionnaires automobiles, les sociétés de location, etc. Ces segments sont applicables tant aux VEB construits par l'industrie de l'Union qu'à ceux importés de Chine. En outre, dans le document d'ouverture, la Commission n'était pas tenue de procéder à une évaluation comparative approfondie entre les VEB importés de Chine et les VEB produits par l'industrie de l'Union. Cette comparaison est effectuée au cours de l'enquête sur la base des NCP que les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon sont invités à communiquer. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (132) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que, pour l'évolution des prix des VEB chinois sur le marché de l'Union, la Commission avait utilisé les données d'Eurostat qui incluaient les auto-importations de l'industrie de l'Union et avait conclu que les prix avaient diminué de 2 % au cours de la période entre 2020 et le premier semestre de 2023, mais n'avait pas tenu compte du fait que les données de S&P Global Mobility montraient une augmentation de 3 % du prix de vente moyen pondéré des importations de VEB en provenance de Chine entre 2022 et le premier semestre 2023. En outre, les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que, étant donné que la majorité des importations en provenance de Chine étaient effectuées par l'industrie de l'Union à des prix de transfert, il n'était pas possible de procéder à une évaluation significative des prix des importations de VEB en provenance de Chine sur la base des données d'Eurostat.
- (133) La Commission a fait observer que les pouvoirs publics chinois avaient présenté des allégations contradictoires. D'une part, ils ont affirmé qu'il n'était pas objectif pour la Commission de comparer les prix moyens sur une période d'un semestre avec les prix moyens d'une année, comme expliqué au considérant 124, et, d'autre part, ils ont reproché à la Commission de ne pas avoir tenu compte, dans son analyse, de l'augmentation des prix au cours du premier semestre de 2023 par rapport à 2022. En outre, dans l'appréciation de l'évolution des prix à l'importation, la Commission doit tenir compte de toutes les importations en provenance de Chine, même si certaines d'entre elles ont été effectuées à des prix de transfert. Par ailleurs, les données de S&P Global Mobility ne mentionnaient pas le prix à l'importation en provenance de Chine, mais le prix moyen pondéré au consommateur final des VEB importés de Chine. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (134) Les pouvoirs publics chinois ont soutenu que le prix unitaire moyen pondéré des importations calculé sur la base d'Eurostat était déconnecté du prix de vente réel des VEB au consommateur, tel qu'indiqué par S&P Global Mobility, ce qui indiquait que l'évaluation des prix dans le document d'ouverture n'était ni objective ni fondée sur des éléments de preuve positifs.
- (135) Les prix figurant dans les deux bases de données Eurostat et S&P Global Mobility sont différents car il s'agit de prix à des types de clients différents et à des stades commerciaux différents. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (136) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la déclaration de la Commission figurant dans le document d'ouverture selon laquelle le module 2 de S&P Global Mobility utilisé pour la comparaison des prix entre l'industrie de l'Union et les importations en provenance de Chine incluait la plupart des ventes de tous types de VEB sur le marché de l'Union dans les principaux États membres remettait en cause la portée et la couverture des données de S&P Global Mobility. Cette allégation a été réitérée par la CCCME, qui a en outre demandé à la Commission d'expliquer son choix de sources de données et la représentativité des données utilisées.
- (137) La Commission a contesté cette affirmation. La Commission n'était pas tenue, dans le document d'ouverture, de procéder à une comparaison des prix de tous les VEB de l'industrie de l'Union et de tous les VEB chinois. Ainsi qu'il a été expliqué dans le document d'ouverture, le module 2 de S&P Global Mobility incluait la plupart des ventes de tous les types de VEB sur le marché de l'Union dans les principaux États membres et ces données étaient donc représentatives. En outre, l'enquête ayant été ouverte d'office, la Commission ne disposait pas de données provenant de l'industrie de l'Union dans le document d'ouverture et a donc eu recours aux meilleures informations disponibles pour la comparaison des prix, à savoir les données de S&P Global Mobility, qui constituent une source fiable d'informations utilisée par les constructeurs automobiles.
- (138) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont par ailleurs déclaré que, étant donné que la Commission n'a pas divulgué le volume de VEB chinois et de l'Union pris en considération pour les effets sur les prix dans leur ensemble et par segment, ils n'arrivaient pas à déterminer si la différence de prix propre à un segment et la différence de prix globale calculées étaient représentatives.

- (139) Dans le document d'ouverture, la Commission n'a pas procédé à une évaluation des prix par segment au sens d'une segmentation du marché. La Commission a utilisé les segments (au sens de «types de produits») pour la comparaison des prix afin de rendre la comparaison pertinente, compte tenu des différents modèles de VEB vendus sur le marché de l'Union, en l'absence d'autres informations disponibles à cet égard. Par conséquent, la Commission n'avait pas besoin de divulguer le volume de VEB chinois et de VEB de l'Union pris en considération pour les effets sur les prix. L'argument a donc été rejeté.
- (140) Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas précisé si les segments des voitures particulières présentés par la Commission et pris en considération aux fins de la comparaison des prix avaient été créés par la Commission ou avaient également été utilisés par S&P Global Mobility.
- (141) La Commission a rappelé que les informations relatives aux segments étaient disponibles dans le module 2 de S&P Global Mobility.
- (142) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont de surcroît affirmé qu'aucune comparaison des prix n'avait été fournie pour certains segments dans le document d'ouverture et qu'aucune explication n'avait été avancée en ce qui concerne leur exclusion. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont en outre fait valoir que si les VEB chinois n'étaient pas vendus dans ces segments sur le marché de l'Union, ces types de VEB devaient être exclus de la définition du produit.
- (143) Comme expliqué au considérant 139, la Commission n'a pas procédé à une comparaison des prix par segment au sens d'une segmentation. En outre, l'enquête a porté sur tous les véhicules électriques à batterie et, par conséquent, la question de savoir si les producteurs-exportateurs chinois n'exportaient pas de VEB sur le marché de l'Union dans certains segments était dénuée de pertinence. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (144) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que, dans leur comparaison des prix, la Commission aurait dû tenir compte d'autres facteurs qui affectent la comparabilité, tels que les différences de volume des ventes aux clients et de stade commercial.
- (145) Dans le document d'ouverture, la Commission n'est pas tenue de procéder à une comparaison des prix qui tienne compte de tous les facteurs qui affectent la comparabilité, étant donné qu'avant l'ouverture de l'enquête, la Commission n'a pas accès à de telles informations détaillées. Ce calcul est effectué au cours de l'enquête sur la base des données détaillées communiquées par les producteurs exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (146) Les pouvoirs publics chinois, la CCCME et la société n° 24 ont affirmé que la comparaison des prix effectuée par la Commission dans le document d'ouverture n'était pas objective, étant donné qu'elle excluait les ventes du groupe Tesla alors que ces ventes étaient importantes.
- (147) La Commission a contesté cette affirmation. Comme expliqué dans le document d'ouverture, l'origine des ventes du groupe Tesla sur le marché de l'Union n'était pas indiquée dans la base de données de S&P Global Mobility que la Commission a utilisée pour la comparaison des prix. En outre, la Commission n'était pas tenue, dans le document d'ouverture, de procéder à une comparaison des prix pour toutes les ventes à l'exportation et toutes les ventes de l'industrie de l'Union. Les informations incluses dans le document d'ouverture reposent sur les informations dont la Commission pouvait raisonnablement disposer avant l'ouverture de l'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (148) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans le document d'ouverture, la Commission avait procédé à une comparaison des prix pour 2022 et le premier semestre de 2023 et qu'elle n'avait pas tenu compte des données pour 2020 et 2021, ni des interactions entre les prix des VEB chinois et les prix des VEB de l'Union au fil du temps; ils ont fait référence, à cet égard, aux rapports de l'Organe d'appel dans l'affaire *Chine – HP-SSST (UE et Japon)* ⁽¹⁸⁾. La CCCME a réitéré cet argument dans ses observations du 20 décembre 2023 et a également fait référence au rapport du groupe spécial dans l'affaire *Maroc – Mesures antidumping définitives visant les cahiers scolaires en provenance de Tunisie* ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Rapports de l'Organe d'appel, *Chine – Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance («HP-SSST») en provenance du Japon/Chine – Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance («HP-SSST») en provenance de l'Union européenne*, WT/DS454/AB/R et Add.1/WT/DS460/AB/R et Add.1, adoptés le 28 octobre 2015, DSR 2015:IX, p. 4573, points 5.159 et 5.160.

⁽¹⁹⁾ Rapport du groupe spécial, *Maroc – Mesures antidumping définitives visant les cahiers scolaires en provenance de Tunisie*, WT/DS578/R et Add.1, distribué aux membres de l'OMC le 27 juillet 2021, ayant fait l'objet d'un appel le 28 juillet 2021, points 7.218 à 7.220.

- (149) La Commission a observé que ces deux rapports de l'OMC font référence à l'analyse des prix effectuée au cours d'une enquête et non à celle effectuée dans une plainte ou un avis d'ouverture, pour laquelle le niveau de preuve est moins élevé. La Commission a estimé qu'avant l'ouverture de l'enquête, l'analyse des prix présentée dans le document d'ouverture était suffisante. Une analyse plus approfondie est effectuée au cours de l'enquête sur la base des données communiquées par les exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (150) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également affirmé que, pour la comparaison des prix, la Commission n'avait pas tenu compte des importations des producteurs de VEB de l'Union et que la stratégie tarifaire des producteurs de l'Union pour les VEB construits en Chine était probablement affectée par la stratégie commerciale globale des producteurs de l'Union.
- (151) Pour la comparaison des prix, la Commission n'a exclu de la comparaison des prix que les ventes de Tesla, étant donné que les informations dont elle disposait ne permettaient pas d'opérer une distinction entre les VEB de Tesla construits en Chine et ceux construits dans l'Union, comme expliqué au considérant 147. En outre, la Commission a fait observer que les pouvoirs publics chinois et la CCCME n'avaient pas étayé leur allégation concernant la stratégie tarifaire de l'industrie de l'Union. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (152) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également soutenu que, pour la comparaison des prix, la Commission n'avait pas tenu compte du facteur de la marque, sans expliquer comment la Commission devrait prendre en considération ce facteur dans sa comparaison des prix. En outre, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont aussi affirmé que la hausse des prix de vente de l'industrie de l'Union, conjuguée à l'augmentation du volume des ventes, soulevait des questions quant à la mesure dans laquelle les VEB de marques chinoises étaient en concurrence avec l'industrie de l'Union, et que les prix prétendument plus bas des importations de VEB en provenance de Chine ne constituaient pas, en eux-mêmes, une indication d'un blocage ou d'une dépression des prix. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont déclaré que le groupe spécial avait fait observer, dans l'affaire *Maroc – Mesures antidumping définitives visant les cahiers scolaires en provenance de Tunisie* ⁽²⁰⁾, qu'un examen des effets sur les prix exigeait de l'autorité chargée de l'enquête qu'elle tienne compte des différences entre les trois effets sur les prix, étant donné que les éléments pertinents pour la constatation d'une sous-cotation notable des prix diffèrent de ceux pertinents pour la constatation d'une dépression et d'un blocage significatifs des prix. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont en outre fait observer qu'aucune analyse indépendante de la dépression et du blocage des prix n'avait été effectuée et que l'allégation de dépression des prix était dénuée de fondement étant donné que les prix de l'industrie de l'Union ont augmenté tout au long de la période considérée. La société n° 24 a également ajouté parmi les facteurs n'ayant pas été pris en considération par la Commission dans le document d'ouverture aux fins de l'analyse des prix i) les segments de marché; et ii) d'autres facteurs influençant la dynamique concurrentielle dans le secteur automobile, sans les préciser.
- (153) La Commission a jugé avoir fourni suffisamment d'informations sur les prix dans le document d'ouverture, lesquelles reposaient sur les informations dont elle pouvait raisonnablement disposer avant l'ouverture de l'enquête. Pendant l'enquête, la Commission procédera à une analyse approfondie des prix sur la base des informations communiquées par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.
- (154) En ce qui concerne l'évaluation de la vulnérabilité alléguée de l'industrie des VEB de l'Union, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé i) que, dans le document d'ouverture, la Commission s'était concentrée de manière sélective sur des indicateurs économiques spécifiques de l'industrie de l'Union, tels que le volume de production, le volume des ventes, la part de marché, les prix de vente et l'emploi, tout en négligeant d'autres indicateurs cruciaux pour l'évaluation de la situation et des perspectives de l'industrie des VEB de l'Union, tels que les capacités de production, l'utilisation des capacités, les coûts de production, les facteurs influençant les prix de vente, la rentabilité et le rendement des investissements; ii) que les indicateurs utilisés par la Commission dans le document d'ouverture montraient que l'industrie de l'Union était en bonne santé, étant donné qu'elle détenait la part de marché majoritaire au cours de la période considérée et que la diminution marginale de la part de marché observée sur une période de six mois ne constituait pas un indicateur fiable de vulnérabilité, puisque les producteurs de VEB de l'Union réussissaient à vendre la totalité de leur production en augmentation et enregistraient simultanément une forte croissance de leurs ventes sur un marché en expansion; iii) que les ventes de l'industrie de l'Union ont augmenté entre 2020 et 2022 à un rythme supérieur à celui de la consommation de l'Union; iv) que les prix de vente de l'industrie de l'Union, qui ont augmenté de 30 %, tendent à indiquer que les producteurs de l'Union ont été en mesure de maintenir leur part de marché et d'augmenter les prix en dépit des importations de VEB en provenance de Chine; v) que la croissance de l'emploi montre que l'industrie de l'Union est optimiste quant à ses perspectives d'avenir; et vi) que les exportations de l'industrie de l'Union ont augmenté. La société n° 24 a également fait valoir que l'industrie de l'Union ne se trouvait pas dans une situation vulnérable et qu'elle se trouvait d'ailleurs en phase de croissance, comme en témoigne l'évolution positive des données relatives au volume des ventes, à la production et aux exportations, tandis que les données relatives à la part de marché n'indiquaient aucune tendance claire, bien qu'il y ait eu une amélioration du marché depuis 2021.

⁽²⁰⁾ Rapport du groupe spécial, *Maroc – Mesures antidumping définitives visant les cahiers scolaires en provenance de Tunisie*, points 7.195 et 7.196.

- (155) L'enquête ayant été ouverte d'office, dans le document d'ouverture, la Commission a présenté les informations qui étaient accessibles au public. Elle a considéré qu'elle avait fourni suffisamment d'informations dans le document d'ouverture concernant la vulnérabilité de l'industrie de l'Union. En particulier, elle a expliqué que la situation de l'industrie de l'Union n'indiquait pas l'existence d'un préjudice important qui serait causé par les importations en provenance de Chine. Toutefois, les exportateurs chinois ont considérablement accru leur pénétration du marché de l'Union sur une très brève période, à des prix nettement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union, ce qui a eu pour effet de faire baisser les prix ou d'empêcher des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites et, par conséquent, d'exercer une pression importante sur les ventes, les parts de marché et les marges de bénéfice de l'Union. Cela était particulièrement important dans un contexte où l'industrie de l'Union devra atteindre des volumes de ventes plus élevés sur le marché des VEB pour supporter les lourds investissements qu'elle doit réaliser afin de rester compétitive dans la transition vers une électrification complète. La flambée des importations à bas prix de VEB originaires de Chine, qui gagnent des parts de marché significatives sur un marché en croissance rapide, ferait subir à l'industrie de l'Union de lourdes pertes qui pourraient devenir rapidement intenable.
- (156) En ce qui concerne la menace de préjudice, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont allégué que la Commission n'avait fourni aucun élément de preuve ni aucune explication concernant l'exigence juridique énoncée dans la phrase introductive de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base concernant le changement de circonstances créant une situation dans laquelle le préjudice est clairement prévisible et imminent et que la Commission n'avait procédé à aucune analyse prospective.
- (157) La Commission a bel et bien fourni, dans le document d'ouverture, suffisamment d'éléments de preuve tendant à démontrer que l'évolution des importations faisant l'objet de subventions constituerait une menace de préjudice imminente pour une industrie de l'Union déjà vulnérable. En particulier, la Commission a fourni des éléments de preuve montrant que la combinaison de volumes élevés et de parts de marché à des prix très bas pour les VEB chinois pourrait compromettre la survie de l'industrie des VEB de l'Union. Les producteurs-exportateurs chinois de VEB considèrent que le marché de l'Union est très attrayant du fait de la feuille de route clairement établie en vue de l'électrification, de sa taille et de ses prix. En outre, en ce qui concerne l'analyse prospective, la Commission a fait observer qu'une analyse de la menace de préjudice était prospective par nature et que l'analyse des éléments présentée à la section 6 du document d'ouverture constituait une analyse prospective. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (158) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que, pour évaluer le taux d'augmentation des importations chinoises dans le document d'ouverture, la Commission n'a tenu compte que de la part de marché des marques chinoises, alors qu'elle aurait dû inclure toutes les importations en provenance de Chine.
- (159) La Commission n'est pas d'accord avec cette affirmation. Dans le document d'ouverture, la Commission a calculé la part de marché de toutes les importations en provenance de Chine dans la section relative au préjudice. Dans la section consacrée à la menace de préjudice, la Commission a complété les informations relatives à la part de marché spécifiées dans la section relative au préjudice et a expliqué que les importations de VEB en provenance de Chine pouvaient être ventilées en trois catégories, telles que les marques européennes, la marque américaine et les marques chinoises, et elle a également fourni la part de marché des marques chinoises. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (160) La société 24 a affirmé que la Commission n'avait pas correctement expliqué, dans le document d'ouverture, la méthode de calcul du taux significatif d'augmentation des subventions à l'importation sur le marché de l'Union. En particulier, elle a fait valoir que la Commission s'était largement fondée sur les données relatives aux exportations de VEB chinoises provenant de la base de données GTA et qu'elle n'avait pas expliqué la méthode sous-jacente de cette base de données eu égard aux différences significatives entre les données du GTA et celles provenant d'autres sources telles qu'Eurostat et S&P Global Mobility.
- (161) La Commission a contesté la conclusion non étayée de la société n° 24 selon laquelle elle s'était largement fondée sur les données du GTA pour évaluer le taux d'accroissement des importations subventionnées dans l'Union. Par ailleurs, elle ne voyait pas très bien quelle méthode elle était censée expliquer en ce qui concerne le GTA. La Commission a utilisé trois sources dont elle disposait avant l'ouverture de l'enquête pour évaluer l'augmentation des importations/exportations de VEB chinois vers l'Union: Eurostat, S&P Global Mobility et le GTA. La Commission n'a accordé une importance particulière à aucune de ces bases de données dans son évaluation. Comme l'a souligné la société n° 24 elle-même, le GTA présentait les données relatives aux exportations chinoises vers le marché de l'Union. Eurostat présentait les données relatives aux importations sur le marché de l'Union en provenance de Chine. Le volume des exportations peut différer du volume des importations, en particulier lorsque les données sont fournies par des autorités douanières différentes. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

- (162) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la part de marché des marques chinoises calculée par la Commission sur la base d'une combinaison de sources de données semblait délibérément surestimer la part des marques chinoises afin de créer une fausse impression d'un taux significatif d'augmentation des importations de marques chinoises dans l'Union, étant donné que la part de marché calculée par la Commission était supérieure à celle déclarée par l'ACEA.
- (163) La Commission a contesté cette affirmation. Elle n'est pas en capacité de commenter les données sur la part de marché présentées par l'ACEA, ainsi que ses sources et sa méthode, étant donné qu'elle n'a pas accès à l'ensemble détaillé de données utilisé par l'ACEA à cet égard. Néanmoins, ainsi qu'il ressort de la comparaison entre la part de marché déclarée par l'ACEA et celle calculée par la Commission pour les marques chinoises, l'ACEA n'a pas inclus, dans ce calcul, les importations en provenance du groupe chinois Geely, notamment les ventes de Polestar.
- (164) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que l'évaluation de la Commission n'était pas objective, étant donné que les auto-importations par l'industrie de l'Union ont été exclues de l'évaluation du taux de l'augmentation future des importations en provenance de Chine et de l'évaluation du volume des ventes de l'Union.
- (165) Les importations effectuées par l'industrie de l'Union n'ont pas été exclues de l'évaluation de l'augmentation future des importations en provenance de Chine. En outre, dans l'analyse du préjudice, le volume des ventes de l'industrie de l'Union ne doit inclure que le volume des VEB construits dans l'Union, le volume des VEB importés par la Chine correspondant en réalité aux reventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union, étant donné que, pour ce type de ventes, l'industrie de l'Union agit en tant que négociant sur le marché de l'Union et non en tant que producteur. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (166) Les pouvoirs publics chinois et la société n° 24 ont affirmé que la Commission n'avait pas procédé à un examen objectif étant donné que l'évaluation des importations de VEB en provenance de Chine n'avait pas été effectuée par segment, comme pour l'analyse de l'effet sur les prix.
- (167) Dans le document d'ouverture, la Commission n'a pas procédé à une analyse de l'effet sur les prix par segment. La Commission a simplement comparé les prix des VEB de l'industrie de l'Union avec ceux des VEB chinois dans différents segments définis sur la base des types de produits afin de rendre la comparaison des prix pertinente compte tenu des différents types de VEB vendus par l'industrie de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (168) En ce qui concerne la part de marché des marques chinoises calculée sur la base de S&P Global Mobility et présentée dans le document d'ouverture, les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission i) de confirmer si les fourchettes de parts de marché fournies étaient correctes; et ii) d'expliquer pourquoi des fourchettes avaient été communiquées alors qu'en réalité, selon le document d'ouverture, la Commission disposait des données exactes et que la part de marché exacte des marques chinoises avait été fournie pour 2021 (à savoir 3 %).
- (169) La part de marché des marques chinoises a été fournie sous la forme de fourchettes car la Commission s'est fondée sur deux modules de données de S&P Global Mobility qui utilisaient des bases différentes pour leur collecte de données, comme cela a été clairement expliqué dans le document d'ouverture. Les fourchettes communiquées par la Commission indiquent le résultat du calcul des parts de marché sur la base de ces deux modules. Pour 2021, la Commission n'a pas fourni de fourchette étant donné que le résultat du calcul de la part de marché était le même pour les deux modules de données.
- (170) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également affirmé que les allégations de surcapacité chinoise formulées par la Commission étaient inexactes et qu'une part importante des capacités de production de VEB en Chine pouvait être attribuée à la production de VEB de l'Union. La société n° 24 a affirmé que l'analyse effectuée par la Commission concernant les capacités inutilisées en Chine manquait de granularité, car elle ne tenait pas compte des différents segments du marché et de l'évolution des politiques en Chine et dans les pays tiers, qui augmentera à l'avenir la demande de VEB dans tous les segments. En outre, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que la Commission n'avait pas évalué la croissance attendue de la demande intérieure chinoise, et ce, alors que la Chine est le plus grand marché mondial pour les VEB, le fait que la majeure partie de la production de VEB en Chine était destinée au marché intérieur chinois, et la capacité d'absorption d'autres marchés. La société n° 24 a fait valoir que la Commission n'avait pas suffisamment évalué l'évolution et les tendances des marchés de VEB dans les pays tiers.

- (171) La Commission a estimé qu'elle avait fourni suffisamment d'informations concernant les capacités et les capacités inutilisées en Chine dans le document d'ouverture. En particulier, elle a expliqué que plusieurs sources avaient indiqué que les capacités inutilisées étaient d'environ 50 % en Chine et qu'elles devraient augmenter à l'avenir à mesure que de nouvelles usines seront construites. Si la Chine est effectivement le plus grand marché pour les VEB, elle est également orientée vers l'exportation. Un grand nombre de sociétés chinoises de VEB ont exprimé publiquement leur intérêt pour l'exportation de VEB vers l'Union et construisent des modèles de VEB spécifiquement destinés au marché de l'Union, comme cela a été expliqué dans le document d'ouverture. En outre, dans le document d'ouverture, la Commission a expliqué que le troisième plus grand marché des VEB après la Chine et l'Union était celui des États-Unis, qui était de facto fermé aux producteurs-exportateurs chinois compte tenu du montant total des droits à l'importation, à savoir 27,5 % [2,5 % de droits de douane ⁽²¹⁾ et 25 % de droits institués en vertu de l'article 301 de la loi de 1974 sur le commerce extérieur (Trade Act of 1974) ⁽²²⁾]. D'autres marchés plus petits, tels que ceux de la Turquie et de l'Inde, étaient également soumis à des droits à l'importation élevés pour les importations de VEB en provenance de Chine. Au cours de l'enquête, la Commission évaluera en profondeur les capacités d'absorption d'autres marchés pour les capacités inutilisées chinoises.
- (172) La CCCME a affirmé que la Commission n'avait pas évalué si les importations de VEB en provenance de Chine et les VEB de l'Union se trouvaient dans une relation de concurrence et étaient substituables entre eux, de sorte que les importations en provenance de Chine pourraient avoir pour effet d'exposer l'industrie des VEB de l'Union à une menace de préjudice. La CCCME a renvoyé à cet égard aux rapports de l'Organe d'appel dans l'affaire *Chine – HP-SSST (UE et Japon)* ⁽²³⁾.
- (173) La Commission a souligné que ce rapport faisait référence à l'évaluation qu'elle était tenue d'effectuer au cours d'une enquête et non dans le cadre d'une plainte ou d'un document d'ouverture, pour lesquels le niveau de preuve est plus faible que celui requis lors d'une enquête. De surcroît, à la section 5.4.2 du document d'ouverture, la Commission a présenté la comparaison des prix entre les VEB chinois et les VEB de l'Union sur la base des segments (au sens de «types de produits»); à la section 5.4.4, elle a expliqué les composantes du coût de production des VEB, qui sont les mêmes pour les producteurs-exportateurs chinois et les producteurs de l'Union; à la section 5.5, elle a conclu que les producteurs de VEB chinois avaient considérablement accru leur pénétration du marché de l'Union sur une très brève période, à des prix nettement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union; puis, aux sections 6.2 et 6.3, elle a expliqué pourquoi le marché de l'Union était attractif pour les producteurs chinois, en particulier pour les producteurs-exportateurs chinois que la Commission présentait à la section 6.3. En outre, à la section 7.1 consacrée au lien de causalité, la Commission a expliqué que la présence de volumes élevés de voitures chinoises sur le marché de l'Union à des prix nettement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union empêchera cette dernière de bâtir une véritable industrie des VEB sur le marché de l'Union. Par conséquent, au stade de l'ouverture de l'enquête, il existait suffisamment d'éléments de preuve tendant à démontrer que les VEB chinois et les VEB de l'Union sont en concurrence directe et sont substituables entre eux. Cet argument a dès lors été rejeté.
- (174) La société n° 24 a fait valoir qu'il n'existait aucun élément de preuve démontrant que les importations de VEB prétendument subventionnés en provenance de Chine constitueraient une menace de préjudice important pour l'industrie des VEB de l'Union, compte tenu i) de la croissance de l'industrie des VEB de l'Union, qui, selon la société n° 24, ne se trouvait pas dans une situation vulnérable; ii) de la croissance attendue du marché des VEB de l'Union; et iii) de l'évolution des importations en provenance d'autres pays tiers. Elle a également affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte de la segmentation du marché des voitures particulières, alors que cet élément était pertinent puisqu'il expliquerait que les bas prix des VEB chinois sur un segment de marché soient incapables d'entraîner une quelconque prétendue menace de préjudice pour l'industrie de l'Union qui opère sur des segments de marché différents. La société n° 24 a en outre déclaré que même s'il existait une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union, cette menace n'était pas imputable aux importations de VEB en provenance de Chine compte tenu i) du fait que de vastes sections de l'industrie de l'Union se concentraient sur les voitures à moteur à combustion interne, pour lesquelles elles disposaient d'un avantage concurrentiel, et n'avaient commencé que récemment à investir sur le marché des VEB; ii) de la faiblesse des investissements dans une chaîne d'approvisionnement mondiale des batteries; et iii) du manque de matières premières abordables pour la production de batteries et des prix élevés de l'énergie aggravés par les chocs extérieurs, en particulier l'agression de la Russie à l'encontre de l'Ukraine.
- (175) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas évalué correctement i) les importations en provenance de pays tiers; ii) les auto-importations de VEB en provenance de Chine par les producteurs de VEB de l'Union (un point qui a également été soulevé par la CCCME); et iii) les modifications de la configuration de la consommation.

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

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

⁽²³⁾ Rapport de l'Organe d'appel, *Chine – HP-SSST (UE et Japon)*, point 5.262.

- (176) Selon la CCCME, la Commission n'a pas dûment pris en considération d'autres facteurs connus risquant de causer un préjudice aux producteurs de VEB de l'Union à l'avenir, tels que i) la dépendance des producteurs de VEB de l'Union à l'égard des batteries et d'autres composants provenant de pays tiers, qui affecte leur compétitivité en général et lors de perturbations de la chaîne d'approvisionnement, par exemple pendant la pandémie de COVID-19 et la guerre menée par la Russie en Ukraine; ii) la pression inflationniste et les prix élevés de l'énergie dans l'Union; iii) la politique de l'Union visant à promouvoir les biocarburants; iv) la concurrence entre les voitures à moteur à combustion interne et les VEB; v) le fait que plusieurs producteurs de VEB de l'Union se trouvent en situation de démarrage et que leur production soit limitée; et vi) la politique tarifaire des producteurs traditionnels de marques automobiles de l'UE qui fabriquent des VEB ainsi que la concurrence des producteurs à l'intérieur de l'Union.
- (177) En effet, l'industrie des VEB de l'Union connaissait une croissance parallèle à celle du marché de l'Union, qui abandonne progressivement les véhicules à moteur à combustion interne au profit des VEB. Toutefois, dans le document d'ouverture, la Commission a également expliqué que les informations disponibles montraient que l'industrie des VEB de l'Union approchait vraisemblablement de son seuil de rentabilité et devrait atteindre des niveaux rentables vers 2025. Les faibles performances de l'industrie s'expliquent principalement par les coûts élevés des batteries et par les efforts coûteux de R&D sur des volumes encore relativement faibles. Pour rester compétitive, l'industrie des VEB de l'Union doit investir en permanence, en particulier dans des usines de batteries et dans la recherche et le développement de nouveaux modèles de VEB. Si la situation est actuellement viable, étant donné que la plupart des producteurs de VEB de l'Union sont en mesure de compenser ces coûts par les marges plus élevées qu'ils tirent de la vente de véhicules à moteur à combustion interne, mais cette possibilité se réduira progressivement à mesure que le marché de l'Union avancera dans sa transition vers une électrification complète. En d'autres termes, la rentabilité future de l'industrie des VEB de l'Union dépendra fortement de la garantie d'un volume élevé de production et de ventes de VEB. En outre, comme expliqué dans le document d'ouverture, l'industrie de l'Union doit continuer à augmenter ses ventes de VEB sur le marché de l'Union, dans des volumes élevés. La présence de volumes élevés de VEB chinois sur le marché de l'Union à des prix nettement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union empêchera cette dernière de bâtir une véritable industrie des VEB sur le marché de l'Union.
- (178) Les données fournies dans le document d'ouverture reposaient sur les informations accessibles au public dont la Commission disposait avant l'ouverture de l'enquête. Avant l'ouverture de l'enquête, la Commission ne disposait pas d'informations indiquant la nécessité d'une analyse par segment. La Commission a continué d'examiner cette question pendant l'enquête et est parvenue à la conclusion qu'une analyse par segment n'était ni justifiée ni appropriée en l'espèce, comme expliqué aux considérants 1041 à 1049.
- (179) En outre, la Commission n'avait pas besoin d'inclure dans le document d'ouverture une liste exhaustive des facteurs susceptibles d'entraîner une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union, étant donné que le niveau de preuve requis dans le document d'ouverture est nettement inférieur à celui requis lors d'une enquête visant à imposer des mesures compensatoires. Dans le document d'ouverture, la Commission a évalué l'évolution des importations en provenance de pays tiers et d'autres facteurs affectant les performances de l'industrie de l'Union, tels que la pénurie de semi-conducteurs, les difficultés rencontrées pour obtenir suffisamment de matières premières et les infrastructures de recharge. Au cours de l'enquête, la Commission examinera en détail les facteurs exposés à la section 6.2. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.
- (180) En ce qui concerne l'intérêt de l'Union, tout en reconnaissant que la Commission n'en tient généralement pas compte pour l'ouverture d'une enquête, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans le cadre de la présente enquête, il aurait été pertinent et approprié de l'évaluer, étant donné que l'enquête avait été ouverte d'office et qu'elle ne semblait pas être soutenue par les producteurs de VEB de l'Union. Selon les pouvoirs publics chinois, l'ouverture de la présente enquête est contre-intuitive pour l'UE et l'institution de mesures irait à l'encontre de l'intérêt de l'Union, étant donné: i) que l'enquête ne profiterait pas à l'industrie des VEB de l'Union et que, si des mesures étaient instituées, celles-ci créeraient des problèmes d'accessibilité financière et de disponibilité de ces véhicules dans l'Union; et ii) que l'enquête est incompatible avec les objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie verte.
- (181) Il n'existe aucune obligation légale d'inclure une évaluation de l'intérêt de l'Union dans une plainte ou dans un document d'ouverture pour les enquêtes ouvertes d'office. En outre, la Commission n'était pas d'accord avec les allégations des pouvoirs publics chinois énoncées au considérant 180. La Commission a examiné en détail les aspects de l'intérêt de l'Union au cours de l'enquête et a présenté ses conclusions dans la section «Intérêt de l'Union».

- (182) Les éléments de preuve inclus dans le document d'ouverture constituaient les informations dont la Commission pouvait raisonnablement disposer avant l'ouverture de l'enquête. L'enquête ayant été ouverte d'office, la Commission n'a pas eu accès aux mêmes informations que dans le cas où une enquête était ouverte sur la base d'une plainte. Certaines informations telles que des données précises sur le coût de production et, partant, la rentabilité ne sont pas accessibles au public. Néanmoins, le document d'ouverture contenait suffisamment d'éléments de preuve tendant à démontrer l'existence d'une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union et d'un lien de causalité entre la menace de préjudice pour l'industrie de l'Union et les importations chinoises de BEV, causée par les importations faisant l'objet de subventions. Par conséquent, la Commission a considéré qu'elle disposait de suffisamment d'éléments de preuve de l'existence d'une menace de préjudice causée par des importations subventionnées, conformément au règlement de base et à l'accord SMC.

1.6. Examen individuel

- (183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, un producteur-exportateur en RPC, a présenté une demande d'examen individuel au titre de l'article 27, paragraphe 3, du règlement de base. Par la suite, il a également répondu au questionnaire. Cette demande est en cours d'examen à ce stade de la procédure.

2. PRODUIT SOUMIS À L'ENQUÊTE, PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. Produit soumis à l'enquête

- (184) Le produit soumis à l'enquête correspond aux véhicules électriques à batterie neufs principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, à l'exclusion des véhicules des catégories L6 et L7 au sens du règlement (UE) n° 168/2013 ⁽²⁴⁾, propulsés (quel que soit le nombre de roues mises en mouvement) uniquement par un ou plusieurs moteurs électriques, y compris ceux équipés d'un prolongateur d'autonomie à combustion interne (groupe auxiliaire de puissance), relevant actuellement du code NC ex 8703 80 10 (code TARIC 8703 80 10 10) (ci-après le «produit soumis à l'enquête»). Les motocycles sont exclus de la présente enquête.
- (185) Dans l'avis d'ouverture, la référence explicite au prolongateur d'autonomie n'a pas été incluse dans la définition du produit soumis à l'enquête. Toutefois, la Commission a jugé nécessaire de préciser qu'il existait également un type de VEB équipé d'un prolongateur d'autonomie (groupe auxiliaire de puissance) consistant en un petit moteur à combustion interne combiné à un générateur électrique servant à recharger la batterie pendant que le véhicule est propulsé. Ce type de VEB présente les mêmes caractéristiques physiques et les mêmes utilisations que les autres types de VEB non équipés d'un prolongateur d'autonomie et entre en concurrence avec eux. Durant la période considérée, ce type de VEB a été importé de Chine et produit dans l'Union en petites quantités. La Commission a donc tenu compte dans son analyse, depuis l'ouverture de l'enquête, des données relatives à ce type de VEB.

2.2. Produit concerné

- (186) Le produit concerné est le produit soumis à l'enquête originaire de Chine (ci-après le «produit concerné»).

2.3. Produit similaire

- (187) L'enquête a révélé que les produits suivants présentaient les mêmes caractéristiques physiques et techniques essentielles et étaient destinés aux mêmes utilisations de base:

le produit concerné exporté vers l'Union,

- (a) le produit soumis à l'enquête fabriqué et commercialisé sur le marché intérieur de la Chine, et
- (b) le produit soumis à l'enquête fabriqué et vendu dans l'Union par l'industrie de l'Union.

- (188) La Commission a décidé qu'aux fins de la présente enquête, ces produits constituaient donc des produits similaires au sens de l'article 2 *quater* du règlement de base.

⁽²⁴⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

2.4. Observations sur la définition du produit

- (189) Des observations sur la définition du produit ont été reçues de Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (ci-après «XEV») et de Green World Mobility.
- (190) XEV est un producteur-exportateur chinois de quadricycles commercialisés sous la marque «XEV» et exportés vers l'Union. Son principal modèle est le XEV YOYO.
- (191) XEV a fait valoir que le XEV YOYO était un quadricycle de catégorie L7 entièrement électrique, conformément aux catégories de véhicules définies à l'annexe I du règlement (UE) n° 168/2013 ⁽²⁵⁾. À ce titre, selon XEV, il diffère des véhicules à moteur destinés au transport de passagers et de leurs bagages, dénommés véhicules de «catégorie M» selon les catégories de véhicules définies à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 ⁽²⁶⁾. XEV a également fait valoir que, compte tenu de leurs différences physiques et techniques, les quadricycles de catégorie L7 ne présentaient aucune similitude avec les VEB visés par l'enquête. Parmi ces véhicules, XEV a démontré que le XEV YOYO possédait une performance électrique, une capacité de batterie, une autonomie maximale, une masse à vide et une vitesse maximale inférieures à certains petits VEB de catégorie M, en plus d'avoir des exigences différentes en matière de permis ainsi qu'une plaque d'immatriculation de dimension différente. XEV a également recensé différentes utilisations et perceptions des consommateurs.
- (192) Par conséquent, XEV a demandé à la Commission de confirmer que les quadricycles, tels que le XEV YOYO, n'étaient pas considérés comme des VEB aux fins de la présente enquête et n'étaient donc pas couverts par la définition du produit soumis à l'enquête.
- (193) L'analyse de la Commission a confirmé qu'en effet, les quadricycles (catégories L6 et L7) ne présentaient pas les mêmes caractéristiques physiques et techniques que les véhicules électriques à batterie couverts par l'enquête. En particulier, parmi les caractéristiques physiques et techniques, les quadricycles sont définis par des limites en ce qui concerne leur vitesse maximale, leur poids, leur puissance motrice et leur nombre de sièges, tandis que les véhicules électriques à batterie couverts par le champ de l'enquête n'ont pas de telles limites. La Commission a donc conclu que les quadricycles ne faisaient pas partie du produit soumis à l'enquête et qu'ils n'étaient donc pas couverts par l'enquête. En conséquence, il a été conclu que les exportations de quadricycles vers l'Union en provenance, notamment, de XEV n'étaient pas concernées par la présente enquête.
- (194) Green World Mobility importe de Chine des cyclomoteurs électriques et certains véhicules électriques conçus pour les personnes handicapées. Green World Mobility a fait valoir que ces véhicules étaient différents du produit soumis à l'enquête. En effet, les cyclomoteurs relevaient de la catégorie L6 telle que définie par le règlement (UE) n° 168/2013, tandis que les véhicules électriques conçus pour les personnes handicapées importés par Green World Mobility avaient été classés, par le passé, sous le code NC 8713 90 00. Toutefois, les autorités douanières des Pays-Bas les ont par la suite reclassés sous le code NC 8703 80 10. Ces véhicules ne peuvent transporter que deux personnes au maximum et peuvent circuler à une vitesse maximale de 45 km/h sur la voie publique. Enfin, Green World Mobility a confirmé qu'ils étaient également classés dans la catégorie L telle que définie par le règlement (UE) n° 168/2013.
- (195) L'analyse de la Commission a confirmé que les cyclomoteurs et le type de véhicules électriques conçus pour les personnes handicapées importés par Green World Mobility ne présentaient pas les mêmes caractéristiques physiques et techniques que les véhicules électriques à batterie couverts par le champ de l'enquête. La Commission a donc conclu que ces produits ne faisaient pas partie du produit soumis à l'enquête et qu'ils n'étaient donc pas couverts par l'enquête.

⁽²⁵⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

⁽²⁶⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

3. SUBVENTIONS

3.1. Introduction: présentation des plans, projets et autres documents des pouvoirs publics

- (196) Avant d'analyser le prétendu subventionnement sous la forme de subventions ou de programmes de subventions, la Commission a évalué les plans, projets et autres documents des pouvoirs publics qui étaient pertinents pour l'analyse des programmes de subventions faisant l'objet de l'enquête.
- (197) À titre liminaire, la Commission a souligné que la structure économique globale de la Chine était caractérisée par un rôle particulièrement important de l'État, les autorités de ce dernier étant elles-mêmes contrôlées par le Parti communiste chinois (ci-après le «PCC»), l'entité politique qui dirige le pays. Les entreprises en Chine opèrent donc dans un environnement spécifique dans lequel interviennent (contrairement aux économies occidentales, où les forces du marché représentent le principe organisateur dominant) de nombreux mécanismes procurant aux pouvoirs publics chinois un degré important de contrôle sur n'importe quel aspect des activités économiques du pays. Ce contrôle strict empêche les opérateurs économiques d'agir en tant qu'opérateurs rationnels en économie de marché cherchant à maximiser leurs bénéfices et les oblige de fait à agir en tant qu'instruments des pouvoirs publics en mettant en œuvre leurs politiques et leurs plans.
- (198) Les caractéristiques suivantes jouent le rôle le plus important dans la transmission des décisions stratégiques des pouvoirs publics chinois dans la conduite des affaires des opérateurs économiques au jour le jour: i) la doctrine de l'économie socialiste de marché; ii) la direction du PCC; iii) le système de planification industrielle; et iv) le système financier.
- (199) La doctrine de l'économie sociale de marché, consacrée par la Constitution chinoise⁽²⁷⁾, confère à l'État un contrôle intrinsèque et global sur l'économie, qui va bien au-delà des normes traditionnelles consistant à établir un cadre réglementaire dans lequel les acteurs du marché sont libres d'opérer. En particulier, aux termes de l'article 6 de la Constitution, «[l]e régime économique socialiste de la République populaire de Chine est fondé sur la propriété socialiste publique des moyens de production [...]. Durant la première étape du socialisme, l'État applique un régime économique fondé sur la propriété publique comme facteur dominant et différents secteurs de l'économie se développent côte à côte, et un système de distribution, avec la distribution selon le travail comme facteur dominant et la coexistence de plusieurs modes de distribution». En outre, aux termes de l'article 15 de la Constitution, «[l']État met en œuvre l'économie socialiste de marché. L'État met en œuvre la législation économique, il réalise les ajustements et les contrôles macro-économiques, et il interdit à tout groupe ou à tout individu, conformément à la loi, de troubler l'ordre socio-économique». L'article 11 de la Constitution attribue par ailleurs à l'État un rôle interventionniste allant largement au-delà de la protection des droits et des intérêts des secteurs non publics, puisqu'il dispose que l'État «encourage, soutient et oriente le développement des secteurs qui n'appartiennent pas à l'économie publique et il exerce le contrôle et l'administration de ces secteurs conformément à la loi».
- (200) Ces fondamentaux constitutionnels sont reflétés dans toutes les dispositions législatives pertinentes⁽²⁸⁾, qui soulignent que l'économie socialiste de marché est le principe directeur qui fonde l'économie chinoise. En outre, l'État, sous la direction du PCC, fait amplement usage de toute une série d'instruments (prenant la forme d'incitations et de restrictions) afin d'orienter l'économie vers une modernisation socialiste, c'est-à-dire vers la réalisation des objectifs (y compris de politique industrielle) fixés par les pouvoirs publics chinois.

⁽²⁷⁾ Constitution de la RPC, adoptée le 4 décembre 1982, telle que modifiée, disponible à l'adresse suivante: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

⁽²⁸⁾ Voir, par exemple, articles 1^{er} et 206 du code civil de la RPC, selon lesquels «[l]a présente loi est formulée [...] dans le but de protéger les droits et intérêts légaux des personnes de droit civil, de réglementer les relations de droit civil, de maintenir l'ordre social et économique, de répondre aux besoins de développement du socialisme de style chinois et de diffuser les valeurs fondamentales du socialisme» et «[l']État garantit et renforce les régimes économiques socialistes fondamentaux, tels que le régime de propriété en vertu duquel différentes formes de propriété se développent parallèlement avec comme pilier la propriété publique, le régime de distribution en vertu duquel de multiples formes de distribution coexistent avec comme pilier avec la distribution selon le travail ainsi que le régime d'économie de marché socialiste. L'État consolide et développe le secteur public de l'économie et encourage, soutient et oriente le développement du secteur non public de l'économie. L'État met en œuvre une économie socialiste de marché [...]»; disponible à l'adresse suivante: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china/. De même, selon l'article 1^{er} de la loi sur les sociétés de la RPC, «[l]a loi sur les sociétés de la République populaire de Chine [...] a été adoptée dans le but de normaliser l'organisation et les activités des sociétés, de protéger les droits et intérêts légaux des sociétés, des actionnaires et des créanciers, de préserver l'ordre économique et social et de promouvoir le développement de l'économie socialiste de marché»; disponible à l'adresse suivante: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>.

- (201) La direction du PCC – bien qu’officiellement consacrée dans la Constitution chinoise ⁽²⁹⁾, ainsi que dans le droit dérivé pertinent et dans la Constitution du Parti ⁽³⁰⁾ elle-même – prend concrètement différentes formes, compte tenu, notamment, du fait que la séparation des pouvoirs n’existe pas en Chine et que le Parti exerce un contrôle total sur les branches législative ⁽³¹⁾, exécutive ⁽³²⁾ et judiciaire ⁽³³⁾ de l’appareil d’État; en outre, le Parti supervise les secteurs essentiels de l’économie, y compris le secteur financier et les secteurs industriels considérés comme stratégiques, notamment par la prise de participation et/ou la nomination et le roulement des membres clés du personnel; en outre, la création de cellules du Parti est obligatoire dans toutes les entreprises incluant plus de trois membres du Parti ⁽³⁴⁾ (voir aussi considérant 785), qu’elles soient détenues par l’État ou privées, et les structures du Parti au sein des entreprises revendiquent souvent le droit de participer aux prises de décisions opérationnelles des entreprises (voir également considérant 786). Tous ces mécanismes de contrôle permettent au PCC de contrôler étroitement l’économie du pays et au Parti d’élaborer et de mettre en œuvre ses politiques économiques conformément à ses considérations et priorités stratégiques.
- (202) L’orientation de l’économie chinoise est déterminée dans une large mesure par un système de planification élaboré qui définit les priorités et les objectifs sur lesquels les pouvoirs publics centraux et locaux doivent se concentrer. Des plans de ce type existent à tous les niveaux de gouvernance et portent sur tous les secteurs économiques. Les objectifs fixés par les instruments de planification ont un caractère contraignant et les autorités, à chaque niveau administratif, surveillent la mise en œuvre des plans par l’échelon inférieur. Globalement, le système de planification en Chine a pour effet d’allouer les ressources vers des secteurs désignés par les pouvoirs publics comme stratégiques ou autrement importants sur le plan politique; l’affectation de ces ressources n’est donc pas régie par les forces du marché ⁽³⁵⁾.
- (203) Pour répartir les ressources conformément aux priorités stratégiques des pouvoirs publics chinois, les autorités chinoises doivent absolument pouvoir utiliser le secteur financier. Ce dernier reste dominé par le secteur bancaire, lequel est contrôlé par l’État (voir également section 3.5.1, en particulier sous-section 3.5.1.3) au moyen de participations (voir considérant 465) ainsi que de liens personnels. Ainsi, les pouvoirs publics chinois, en leur capacité d’actionnaire majoritaire/de contrôle, ont le pouvoir de nommer les personnes occupant les postes les plus importants au sein de la direction des banques stratégiques d’État (voir considérant 454) ainsi que dans les banques détenues partiellement ou entièrement par l’État lui-même ou par des personnes morales elles-mêmes détenues par l’État (voir considérant 468).
- (204) En outre, les statuts des grandes banques chinoises contiennent habituellement un chapitre spécifique consacré à la création d’un comité du Parti ⁽³⁶⁾. Par exemple, selon les statuts de la Industrial and Commercial Bank of China (ci-après «ICBC»), «le président du conseil d’administration de la banque et le secrétaire du comité du Parti sont la même personne» ⁽³⁷⁾. L’article 53 énumère les devoirs du comité du Parti, qui incluent la surveillance de la mise en œuvre

⁽²⁹⁾ Voir article 1^{er} de la Constitution: «Le système socialiste est le système fondamental de la République populaire de Chine. Le rôle dirigeant du Parti communiste chinois est la caractéristique essentielle du socialisme de style chinois. Il est interdit à toute organisation ou tout individu de porter atteinte au système socialiste».

⁽³⁰⁾ Voir le programme général des statuts du PCC, qui dispose que «[l]a direction du PCC est la marque essentielle du socialisme à la chinoise et également le plus grand atout du régime socialiste à la chinoise. Le Parti est la force politique dirigeante suprême. Tout doit être placé sous la direction du Parti et où que l’on se trouve»; disponible à l’adresse suivante: <https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html> (consulté le 3 juin 2024).

⁽³¹⁾ En ce qui concerne la composition de l’Assemblée nationale populaire et ses liens avec le Parti communiste chinois, voir, par exemple, <https://npcobserver.com/about-npc/>.

⁽³²⁾ Voir: <https://www.gov.cn/>.

⁽³³⁾ Voir article 12 de la loi sur les juges de la RPC, qui dispose que les juges doivent «[f]aire respecter [...] la Constitution de la République populaire de Chine, la direction du Parti communiste chinois et le système socialiste»; disponible à l’adresse suivante: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

⁽³⁴⁾ Voir article 30 de la Constitution du PCC: «Une organisation de base du Parti est créée dans une entreprise, [...] une administration, [...] et toute autre unité de base [organisation où les gens travaillent], lorsque les membres du Parti y sont au moins au nombre de trois».

⁽³⁵⁾ Document de travail des services de la Commission, «Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 20 décembre 2017, SWD(2017) 483 final/2 (ci-après le «rapport sur la Chine de 2017») – Chapitre 4, p. 41, 42 et 83. Voir également le document de travail des services de la Commission mis à jour, «Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 10 avril 2024, SWD(2024) 91 final (ci-après le «rapport sur la Chine») – Chapitre 4, p. 57 à 59 et 99.

⁽³⁶⁾ Statuts de l’ICBC, chapitre 6, articles 52 et 53: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

⁽³⁷⁾ Ibidem, article 52.

concrète des décisions du Parti et de l'État au sein de la banque. Le comité du Parti joue également un rôle dans la sélection et l'évaluation du personnel, avec le conseil d'administration. Enfin, le comité du Parti doit être associé aux discussions relatives aux «*grandes questions opérationnelles et de gestion et aux grandes questions relatives aux intérêts des employés*» et «*formuler des commentaires et des suggestions*»⁽³⁸⁾. De surcroît, selon les dispositions relatives au conseil d'administration, le comité du Parti doit être consulté avant de prendre des décisions sur des questions importantes⁽³⁹⁾. Les statuts de l'Agricultural Bank of China sont formulés en des termes identiques en ce qui concerne la création du comité du Parti (article 58) et la participation du comité aux discussions concernant les questions importantes (article 161)⁽⁴⁰⁾.

- (205) Outre sa capacité à contrôler le secteur bancaire grâce à la prise de participation et à la structure organisationnelle, les pouvoirs publics chinois exercent également un contrôle sur le secteur en vertu de la législation chinoise applicable (voir section 3.5.1.5 pour l'analyse des documents réglementaires pertinents), qui impose aux banques de tenir compte des objectifs de politique industrielle lorsqu'elles prennent des décisions financières.
- (206) En conclusion, tous ces éléments démontrent que la structure du système juridique et politique en RPC repose sur un contrôle strict, par l'État, de tous les aspects de l'économie et du commerce, puisque ceux-ci sont gérés et surveillés au niveau central par les pouvoirs publics chinois. Les opérateurs économiques font partie intégrante de ce système, non pas en tant qu'acteurs du marché libre cherchant à prendre des décisions commerciales strictement motivées par la logique économique et la maximisation des bénéfices, mais plutôt en tant qu'acteurs intégraux chargés de mettre en œuvre les politiques générales et leurs objectifs spécifiques, tous deux définis par les pouvoirs publics chinois au niveau central.

3.2. Plans et politiques publics visant à soutenir l'industrie des VEB

- (207) Dans ce contexte, la Commission a constaté que, pour les raisons exposées ci-après, l'ensemble des subventions ou programmes de subventions soumis à l'évaluation s'inscrivaient dans la mise en œuvre de la planification centrale des pouvoirs publics chinois visant à encourager l'industrie des VEB.
- (208) L'industrie des VEB est considérée comme une industrie d'importance stratégique par les pouvoirs publics chinois, qui n'ont cessé d'insister depuis au moins 2010 sur le soutien politique en faveur de l'accélération du développement de ce secteur. Cette catégorisation est d'une grande importance, car elle permet à certains secteurs d'être couverts par une série de politiques et de mesures de soutien spécifiques destinées à stimuler leur développement⁽⁴¹⁾.
- (209) Cela ressort clairement d'un certain nombre de documents de politique industrielle qui ont été mis en place successivement depuis au moins 2010 et qui sont énumérés ci-dessous.

Décision n° 40 du Conseil des affaires d'État promulguant et mettant en œuvre les «dispositions temporaires concernant le soutien à l'adaptation des structures industrielles»

- (210) La décision n° 40 du Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine est un document juridique publié en 2005 visant à promouvoir l'adaptation des structures industrielles en Chine en encourageant le développement des industries des technologies de pointe et l'élimination des capacités de production obsolètes. Le «catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles», qui est une mesure d'exécution de la décision n° 40, sert de base à l'orientation des directives d'investissement en désignant les secteurs industriels qui devraient bénéficier d'un accès privilégié au crédit. Il guide également les gouvernements pour administrer les projets d'investissement, formuler et appliquer des politiques en matière de finances publiques, de fiscalité, de crédit, de régimes fonciers, d'importations et d'exportations. La commission nationale pour le développement et les réformes (ci-après la «NDRC») a publié, puis modifié, un catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles, en février 2013 et en 2019.
- (211) Les documents de 2013 et de 2019 font tous deux référence à l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (ci-après les «VNE»), qui comprend les VEB, en tant qu'industrie encouragée.

⁽³⁸⁾ Ibidem, article 53, paragraphe 3.

⁽³⁹⁾ Ibidem, article 144.

⁽⁴⁰⁾ Statuts de l'ABC: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf>.

⁽⁴¹⁾ Rapport sur la Chine de 2017, chapitre 2, p. 17 et 20.

Décision du Conseil des affaires d'État de 2010 relative à l'accélération du développement des industries émergentes stratégiques

- (212) Dans la décision du Conseil des affaires d'État de 2010 relative à l'accélération du développement des industries émergentes stratégiques ⁽⁴²⁾, les pouvoirs publics chinois ont inclus l'industrie des VNE parmi les industries à moderniser en priorité.
- (213) En vertu de l'article II de cette décision, les pouvoirs publics chinois se sont engagés à *«donner la priorité à la promotion et au développement d'industries telles que le stockage d'énergie, la protection de l'environnement, les technologies de l'information de nouvelle génération, la biologie, la fabrication d'équipements haut de gamme, les nouvelles énergies, les nouveaux matériaux, les véhicules à nouvelles énergies, etc.»*.
- (214) Cette décision contenait aussi un objectif explicite de développement à long terme de l'industrie, qui implique également la création de grandes entreprises actives à l'échelle mondiale: *«D'ici à 2020, [...] les nouvelles ressources énergétiques, les nouveaux matériaux et les véhicules à nouvelles énergies seront devenus les industries pionnières de l'économie nationale. La capacité d'innovation aura été considérablement améliorée, nous aurons réussi à maîtriser une série de technologies clés et essentielles et, dans certains domaines, nous aurons atteint le premier rang mondial. Un groupe de grandes entreprises exerçant une influence internationale et un groupe de petites et moyennes entreprises dynamiques auront été constitués»* ⁽⁴³⁾.
- (215) Le fait de désigner les VNE comme une industrie stratégique indiquait, à tous les niveaux de gouvernement, l'importance que les pouvoirs publics chinois donnent à ce secteur, expliquant ainsi clairement que des politiques supplémentaires de soutien à l'industrie allaient suivre au niveau central et étaient attendues aux niveaux inférieurs de l'administration du pays.

Plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020)

- (216) Le soutien au développement de l'industrie des véhicules non électriques s'inscrivait déjà dans le 12^e plan quinquennal national (ci-après le «plan quinquennal») ⁽⁴⁴⁾ pour la période 2011-2015 et s'inscrivait plus particulièrement dans le plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des nouvelles énergies (2012-2020) ⁽⁴⁵⁾, qui indiquait que *«les nouveaux véhicules énergétiques mentionnés dans ce plan comprennent principalement les véhicules électriques purs, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules à pile à combustible. Les véhicules économes en énergie désignent les véhicules dont le moteur à combustion interne est le principal système électrique [...]»*. ⁽⁴⁶⁾
- (217) Le plan précisait en outre que, bien que *«les véhicules à nouvelles énergies de la Chine fournissent les bases nécessaires au développement industriel, [que] des technologies clés telles que les batteries, les moteurs, le contrôle électronique et l'intégration des systèmes aient considérablement progressé et [que] la commercialisation à petite échelle des véhicules électriques purs et des véhicules hybrides rechargeables ait débuté»*, il subsistait des obstacles majeurs au développement du secteur: *«les technologies clés des véhicules à nouvelles énergies chinois et de certains composants essentiels n'ont pas encore percé, le coût des produits est élevé, les mesures de soutien prises par la société ne sont pas parfaites et le développement de l'industrialisation et de la commercialisation est limité; les technologies clés du stockage de l'énergie dans les véhicules automobiles ne sont pas entièrement maîtrisées [...]»*.
- (218) Dans ce contexte, les pouvoirs publics chinois ont formulé l'objectif global de politique industrielle suivant pour le secteur: *«nous devons saisir cette occasion, favoriser le déploiement, accélérer la promotion et le développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies, promouvoir l'optimisation et la modernisation de l'industrie automobile et réaliser la transformation d'une grande industrie automobile en puissance de l'industrie automobile»*.
- (219) Le plan définissait également les méthodes (reposant principalement sur des mécanismes de soutien public) qui seraient mises en œuvre pour atteindre ces objectifs: *«Adhérer à la combinaison d'orientations gouvernementales et de dynamique de marché. Pendant la période de promotion de l'industrie, nous jouerons activement un rôle d'orientation de la planification et de fournisseur d'incitations politiques, nous rassemblerons des ressources scientifiques, technologiques et industrielles, nous encouragerons le développement et la production de véhicules économes en énergie et de véhicules à nouvelles énergies et nous orienterons la consommation sur le marché. Une fois que l'industrie sera entrée dans sa période de maturité, laisser libre cours au rôle moteur joué par le marché dans le développement industriel [...]»* ⁽⁴⁷⁾.

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

⁽⁴³⁾ Voir article II, paragraphe 3, de la décision.

⁽⁴⁴⁾ Voir chapitre 10, section 3, du plan: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf>

⁽⁴⁵⁾ Voir: www.gov.cn/zwqk/2012-07/09/content_2179032.htm

⁽⁴⁶⁾ Voir article 1^{er} du plan.

⁽⁴⁷⁾ Voir article 2, paragraphe 2, du plan.

- (220) Cet article du plan indiquait que les orientations données au marché par les pouvoirs publics chinois s'appliquaient non seulement à la production de VNE finis, mais aussi à leurs composants: «Adhérer à la combinaison d'une promotion des industries et d'un renforcement des infrastructures d'appui. En faisant du véhicule entier le produit phare, favoriser et stimuler l'accélération du développement des éléments de la chaîne industrielle, tels que les batteries électriques, les moteurs, l'électronique automobile, les moteurs à combustion interne avancés et les boîtes de vitesse à haut rendement» ⁽⁴⁸⁾.
- (221) Après avoir précisé les objectifs et les méthodes à employer pour les atteindre, le plan fixait ensuite des objectifs spécifiques (réalisations): D'ici à 2015, la production et les ventes cumulées de véhicules électriques purs et de véhicules hybrides rechargeables atteindront 500 000 unités; d'ici à 2020, la capacité de production de véhicules électriques purs et de véhicules hybrides rechargeables atteindra 2 millions d'unités et la production et les ventes cumulées dépasseront les 5 millions d'unités [...]. ⁽⁴⁹⁾ Le plan énumérait enfin les mécanismes de soutien public auxquels le secteur des VNE aurait droit, qui couvrent des domaines tels que la fourniture d'une aide pour la fixation de normes internationales ou le recrutement et la promotion des talents. Le soutien public était principalement axé sur plusieurs types d'aides financières, répartis comme suit:
- subventions («Le gouvernement central organise des fonds afin d'apporter un soutien approprié à la mise en œuvre de projets d'innovation en matière d'économies d'énergie et de nouvelles technologies des véhicules énergétiques, d'aider les entreprises à accroître leurs investissements dans le développement technologique, l'ingénierie, la formulation de normes, la mise sur le marché et d'autres étapes de développement, et de mettre en place un système d'innovation technologique combinant production, éducation et recherche; il fournit des subventions pour la démonstration de véhicules économes en énergie et de véhicules à nouvelles énergies dans le domaine des services publics et dans le cadre des achats privés de véhicules à nouvelles énergies pilotes et encourage les consommateurs à acheter et utiliser des véhicules économes en énergie [...]);
 - un soutien à la politique fiscale («Les entreprises fabriquant des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies, ainsi que leurs pièces et composants essentiels, qui sont reconnues comme éligibles aux incitations fiscales en matière d'impôt sur le revenu destinées aux entreprises de technologies de pointe peuvent bénéficier des politiques préférentielles qui leur sont applicables conformément à la loi»),
 - la facilitation de l'accès aux services financiers («Aider les établissements financiers à mettre en place des systèmes de gestion du crédit et d'évaluation des prêts afin d'encourager le développement des industries des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies, promouvoir activement l'innovation en ce qui concerne des produits financiers tels que le financement par mise en gage de droits de propriété intellectuelle et le financement de la chaîne industrielle, accélérer la mise en place d'un système de garanties à plusieurs niveaux, incluant les contributions financières et les investissements dans le capital social, utiliser pleinement la compensation des risques et d'autres politiques et encourager l'accroissement des aides financières»),
 - le soutien aux fonds de capital-risque («Les fonds de capital-risque pour les véhicules à nouvelles énergies qui répondent aux exigences requises peuvent demander une participation financière des pouvoirs publics centraux conformément à la réglementation, et orienter de différentes façons les fonds sociaux vers l'investissement dans l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies»).

Avis d'orientation sur l'accélération de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies

- (222) En 2014, le Conseil des affaires d'État a publié les «avis d'orientation sur l'accélération de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies» ⁽⁵⁰⁾ (Guobanfa [2014] n° 35) (ci-après également les «avis d'orientation sur les VNE»). Les avis d'orientation sur les VNE visent à «associer domination sur le marché et soutien public» ⁽⁵¹⁾ et envisagent différentes formes de soutien public pour le développement de l'industrie, telles que des plans locaux pour la promotion des VNE, des subventions à l'achat, des aides financières, des obligations, etc.
- (223) Les objectifs et les instructions contenus dans le 14e plan quinquennal sont souvent complétés par des plans de mise en œuvre, des plans d'action, des avis d'orientation, des lignes directrices, etc. Les avis d'orientation sont des documents publiés par le gouvernement, dans le but d'orienter le comportement de l'industrie dans la réalisation des objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois dans des secteurs spécifiques. Bien qu'ils soient considérés comme des documents d'orientation dans le système juridique chinois, ces avis présentent des interventions concrètes de l'État visant à façonner différents secteurs de l'économie chinoise ⁽⁵²⁾. Cela vaut particulièrement pour

⁽⁴⁸⁾ Ibidem.

⁽⁴⁹⁾ Voir article 3, paragraphe 2), du plan.

⁽⁵⁰⁾ Disponibles à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.

⁽⁵¹⁾ Voir section I, point 1, des avis d'orientation sur les VNE.

⁽⁵²⁾ Voir, par exemple, JO L 228 du 15.9.2023, pp. 217-220, et 14^e plan quinquennal pour le développement économique et social national et objectifs à long terme pour 2035.

les avis d'orientation sur les VNE, qui comprennent à la fois des instructions «descendantes» chargeant les autorités locales de formuler des plans et des incitations en vue de promouvoir les VNE et des directives adoptées au niveau central prévoyant l'allocation de fonds afin de récompenser les villes et les entreprises qui sont particulièrement performantes en matière de promotion des véhicules à nouvelles énergies, ainsi que l'adoption d'incitations fiscales, financières et à l'investissement par les autorités gouvernementales, les établissements financiers, etc. Les avis d'orientation constituent donc un outil supplémentaire utilisé par les autorités de l'État pour exercer leur contrôle direct sur la manière dont l'industrie des VNE met en œuvre le *13^e plan quinquennal national de la RPC*.

- (224) On retrouve un langage similaire concernant le soutien du secteur dans tous les récents documents stratégiques des pouvoirs publics, à commencer par le 13^e plan quinquennal national (ci-après le «*13^e plan quinquennal*») pour les années 2016-2020 ⁽⁵³⁾. Selon le chapitre 23, section 1, du 13^e plan quinquennal, les pouvoirs publics chinois entendaient «*soutenir le développement des technologies de l'information de nouvelle génération, des véhicules à nouvelles énergies, de la biotechnologie, des technologies vertes et à faible émission de carbone, des équipements et matériaux haut de gamme et des industries créatives numériques*».
- (225) En outre, le même chapitre du 13^e plan quinquennal énumérait un certain nombre de politiques que les pouvoirs publics chinois envisageaient d'utiliser pour favoriser le développement complet du secteur, des intrants essentiels au produit final, à savoir: i) «Promouvoir l'utilisation de véhicules à énergie nouvelle; ii) encourager l'utilisation de véhicules à nouvelles énergies pour les transports publics urbains et les services de taxi; iii) développer des véhicules tout électriques et des véhicules électriques hybrides en mettant l'accent sur la réalisation de progrès dans des domaines technologiques clés tels que la densité énergétique des batteries et l'adaptabilité de la température des batteries; iv) faciliter le développement d'un réseau d'installations et de services de recharge compatibles entre eux et soumis à des normes communes [...]; v) garantir que la production et les ventes totales cumulées de véhicules neufs en Chine atteignent cinq millions; vi) intensifier les efforts de récupération et d'élimination des batteries usagées provenant des véhicules à nouvelles énergies.» ⁽⁵⁴⁾

Stratégie Made in China 2025

- (226) En 2015, les pouvoirs publics chinois ont publié leur stratégie industrielle globale à long terme dénommée «Made in China 2025» ⁽⁵⁵⁾. Cette stratégie a fixé des jalons pour la modernisation de certains secteurs manufacturiers dans le pays d'ici à 2020 et 2025 et a réaffirmé l'intention des pouvoirs publics chinois de «[c]ontinuer à soutenir le développement des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible, [de] maîtriser les technologies de base des véhicules automobiles à faible intensité de carbone, intelligents et informatisés, [d'] améliorer les capacités d'ingénierie et d'industrialisation des technologies de base telles que les batteries de démarrage, les moteurs à transmission, les moteurs à combustion interne à haut rendement, les boîtes de vitesse avancées, les matériaux légers, et les dispositifs de contrôle intelligents, [de] constituer un système industriel et un système d'innovation exhaustifs, des composants clés aux véhicules complets, et [de] promouvoir l'intégration des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies de marques indépendantes à des niveaux avancés à l'échelle internationale» ⁽⁵⁶⁾ et d'ainsi «[o]rganiser et mettre en œuvre un certain nombre de projets spéciaux et de grands projets d'innovation et d'industrialisation pour les avions lourds, les moteurs turbines à gaz d'avions, l'aéronautique civile, les trains écologiques intelligents, les véhicules économes en énergie et les véhicules à nouvelles énergies, les équipements de génie maritime et les navires de haute technologie, les ensembles d'équipements complets pour réseaux intelligents, les machines à commande numérique haut de gamme, les équipements de centrales nucléaires et les appareils médicaux haut de gamme» ⁽⁵⁷⁾.
- (227) Pour atteindre ces objectifs, Made in China 2025 a souligné la nécessité d'«[a]pprofondir la réforme dans le domaine financier, [d']étendre les canaux de financement pour l'industrie manufacturière et [de] réduire les coûts financiers, [de] laisser jouer les avantages de la finance politique, de la finance du développement et de la finance commerciale et [d']accroître le soutien apporté à la nouvelle génération de technologies de l'information, d'équipements haut de gamme, de nouveaux matériaux, [de] soutenir l'Export-Import Bank of China afin d'étendre ses services à l'industrie manufacturière ne relevant pas de son champ d'activité, [d']encourager la China Development Bank à accroître ses prêts à des entreprises manufacturières et [d']orienter les établissements financiers vers les produits et entreprises innovants adaptés aux caractéristiques des entreprises manufacturières» ⁽⁵⁸⁾.

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

⁽⁵⁴⁾ Voir chapitre 23, encadré 8, du plan quinquennal.

⁽⁵⁵⁾ Voir: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; Traduction anglaise: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

⁽⁵⁶⁾ Voir section 3.6.6. de la stratégie Made in China 2025.

⁽⁵⁷⁾ Ibidem, encadré 5.

⁽⁵⁸⁾ Ibidem, section 4.3.

- (228) La stratégie prévoit en outre le recours à des instruments budgétaires: «Utiliser pleinement les canaux existants, renforcer le soutien apporté à l'industrie manufacturière sous la forme d'aides financières, privilégier la transformation et la modernisation des domaines clés de l'industrie manufacturière, tels que [...] les équipements haut de gamme, [...] et créer un environnement politique favorable au développement de l'industrie manufacturière. Utiliser les partenariats public-privé [...] pour orienter les fonds sociaux de manière à ce qu'ils participent à la construction de projets majeurs, à l'innovation technologique dans les entreprises et à la construction d'infrastructures clés de l'industrie manufacturière. Innover en ce qui concerne les modalités d'aide financière, transformer le "soutien à la construction" en "soutien aux opérations" et améliorer l'efficacité de l'utilisation des aides financières»⁽⁵⁹⁾.

Règlement sur les normes de l'industrie des batteries automobiles

- (229) La Commission a également constaté qu'en 2015, le ministère de l'industrie et des technologies de l'information de la République populaire de Chine (ci-après le «MITI») avait publié le «règlement sur les normes de l'industrie des batteries automobiles»⁽⁶⁰⁾ (ci-après le «règlement sur les normes»), afin d'«orienter et de réglementer le développement sain de l'industrie des batteries automobiles. [...] L'État encourage les entreprises de batteries automobiles à améliorer leurs performances et leur solidité, à établir des spécifications pour la fabrication des produits et des systèmes d'assurance de la qualité, à renforcer l'innovation technologique et en matière de gestion, à améliorer les stades de la recherche sur les produits, du développement et de la fabrication des produits et à améliorer la performance et la qualité des produits afin de répondre aux besoins liés au développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies»⁽⁶¹⁾. Le règlement établit les exigences auxquelles doivent satisfaire les entreprises de batteries électriques automobiles pour demander leur inclusion dans le catalogue des entreprises qui satisfont à ces exigences, dont l'un est un producteur et fournisseur de «produits automobiles sur le territoire de la République populaire de Chine (à l'exception de Taïwan, de Hong Kong et de Macao)». ⁽⁶²⁾ En conséquence, «[l]a liste des entreprises figurant dans l'annonce servira de base au soutien des politiques pertinentes». ⁽⁶³⁾ À la suite de cette annonce, quatre lots de catalogues d'entreprises remplissant les conditions énoncées dans le règlement sur les normes ont été publiés, et aucun producteur étranger de batteries électriques n'y a été inclus. ⁽⁶⁴⁾ Bien que les exigences aient été supprimées en 2019 par l'annonce no 22 du ministère de l'industrie et des technologies de l'information de la République populaire de Chine ⁽⁶⁵⁾, on peut supposer que l'existence du catalogue des entreprises de batteries électriques a conféré aux fabricants chinois de batteries un avantage concurrentiel par rapport aux producteurs étrangers lorsque l'industrie des batteries électriques était en phase de développement initial.

Plan d'action pour le développement de l'industrie des batteries pour VNE

- (230) Le plan d'action pour le développement de l'industrie des batteries pour VNE de 2017 ⁽⁶⁶⁾ explique que les batteries sont le noyau même des véhicules électriques et qu'elles sont essentielles au développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies. Après plus de dix ans de développement, l'industrie des batteries d'alimentation chinoise a accompli des progrès considérables. Toutefois, les performances, la qualité et le coût actuels des batteries électriques ne répondent pas encore aux besoins de promotion et de popularisation des véhicules à énergie nouvelle, en particulier dans les matériaux essentiels de base, la technologie d'intégration des systèmes, les équipements et les procédés de fabrication, etc. Le plan a été élaboré pour accélérer l'amélioration des capacités de développement et du niveau de l'industrie des batteries électriques automobiles du pays et promouvoir le développement sain et durable de l'industrie des nouveaux véhicules à énergie.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem, section 4.4.

⁽⁶⁰⁾ Annonce n° 22 du ministère de l'industrie et des technologies de l'information de la République populaire de Chine de 2015, disponible à l'adresse suivante: <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml>

⁽⁶¹⁾ Article 1, paragraphe 2, du règlement sur les normes.

⁽⁶²⁾ Article 1, paragraphe 4, du règlement sur les normes.

⁽⁶³⁾ Article 8, paragraphe 26, du règlement sur les normes.

⁽⁶⁴⁾ Premier lot: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; deuxième lot: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; troisième lot: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html>; quatrième lot: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html>

⁽⁶⁵⁾ Annonce n° 22 du ministère de l'industrie et des technologies de l'information de la République populaire de Chine de 2019, disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm.

⁽⁶⁶⁾ https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

- (231) La mise en œuvre du projet de modernisation des batteries d'alimentation par le MITI et le ministère des sciences et de la technologie repose sur des plans nationaux en matière de sciences et de technologie (projets spéciaux, fonds) et d'autres types globaux de soutien à la recherche et au développement dans le domaine des batteries d'alimentation en vue de parvenir à une énergie spécifique unique de plus de 300 Wh/kg en 2020, d'améliorer en permanence la performance des produits et d'accélérer la réalisation de l'installation et de l'application de produits de haut niveau. Le but était d'encourager les grandes sociétés de batteries d'alimentation à collaborer avec les fournisseurs de ressources supérieures en amont et en aval, à se concentrer sur la réalisation de percées dans les technologies clés de matériaux et composants et de cellules et systèmes de batteries, d'améliorer considérablement la performance et la sécurité des batteries d'alimentation et de s'efforcer à parvenir à une unité unique de 350 Wh/kg ainsi qu'à une industrialisation et une application dans les véhicules de nouveaux produits lithium-ion dotés d'un système de 260 Wh/kg.
- (232) Le plan prévoit également un renforcement du soutien stratégique, en s'appuyant sur le rôle d'orientation joué par l'investissement des pouvoirs publics dans le capital social, en encourageant l'utilisation de capital social pour créer des fonds de développement de l'industrie des batteries d'alimentation et en intensifiant le soutien apporté à la technologie de l'industrialisation des batteries d'alimentation. Selon le plan, si les produits de batteries électriques remplissent les conditions, ils seront exonérés de la taxe à la consommation conformément à la réglementation; si les entreprises de batteries électriques remplissent les conditions, elles bénéficieront de politiques fiscales préférentielles pour les entreprises de haute technologie, de transferts de technologies et de développement de technologies conformément à la réglementation.

Le 14^e plan quinquennal national de la RPC

- (233) Sans s'écarter de la stratégie «Made in China 2025», le 14^e plan quinquennal national ⁽⁶⁷⁾ pour la période allant de 2021 à 2026 montre que les pouvoirs publics chinois ont poursuivi, et, de fait, renforcé leur politique consistant à privilégier et à soutenir le secteur des VNE. En vertu de l'article IX du plan, les autorités chinoises se sont engagées à «porter la valeur ajoutée des industries émergentes stratégiques à plus de 17 % du PIB». Pour l'industrie des VNE, qui est l'une des industries émergentes stratégiques, cet engagement suppose d'*effectuer des percées dans des technologies clés telles que celles des batteries d'alimentation haute sécurité, des moteurs à transmission à haut rendement et des systèmes électriques à haute performance pour les véhicules à nouvelles énergies et [d']accélérer la R&D relative à des composants clés tels que les plateformes technologies de base pour les véhicules intelligents (connectés), les systèmes logiciels et matériels, les châssis équipés d'une direction à commande électrique et les terminaux intelligents*» ⁽⁶⁸⁾.
- (234) Compte tenu de la nature du système de planification chinois, les plans de niveau supérieur, tels que les 12^e, 13^e ou 14^e plans quinquennaux nationaux, doivent faire l'objet d'un suivi et d'une mise en œuvre par toutes les autorités compétentes. Les plans nationaux définissent des obligations explicites à cet égard, comme l'article LXV du 14^e plan quinquennal national, aux termes duquel les pouvoirs publics chinois «renforceront l'organisation, la coordination et la supervision de la mise en œuvre de ce plan et établiront et amélioreront une surveillance et une évaluation de la planification et de la mise en œuvre, une assurance politique et des mécanismes d'évaluation et de supervision». Dès lors, les autorités de niveau inférieur «doivent créer un environnement politique, un environnement institutionnel et un environnement juridique favorables. Les plans annuels mettent en œuvre les objectifs de développement et les tâches clés proposés dans le présent plan» ⁽⁶⁹⁾.
- (235) Il est essentiel d'observer que les pouvoirs publics chinois s'engagent sans équivoque à apporter un soutien financier, ainsi qu'un soutien sous la forme d'autres facteurs de production (tels que des terres) aux projets et aux secteurs recensés dans le plan: «Nous adhérons au principe selon lequel le plan définit l'orientation, avec les dépenses budgétaires comme garantie, le financement comme soutien et une coordination avec d'autres politiques. [...] Nous continuerons à rendre les dépenses budgétaires publiques conformes aux politiques publiques et à faire en sorte qu'elles servent ces politiques, à renforcer le soutien financier accordé aux grandes missions stratégiques nationales, à renforcer la coordination des plans financiers à moyen terme et des budgets annuels, des plans d'investissement publics et de la mise en œuvre du présent plan et à privilégier l'utilisation des fonds budgétaires centraux pour les principales tâches et les grands projets d'ingénierie recensés dans le présent plan. Nous insisterons pour que les projets suivent le plan et pour que les aides et les facteurs de production suivent les projets, nous élaborerons une liste de grands projets d'ingénierie au titre du présent plan, nous simplifierons les procédures d'approbation des projets figurant sur la liste et nous veillerons à ce que la priorité soit accordée à la planification de la sélection des sites, l'attribution des terres et aux besoins en capitaux. Les besoins en terres pour les grands projets d'ingénierie individuels sont garantis par l'État de manière unitaire» ⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁷⁾ Voir: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Une traduction anglaise est disponible à l'adresse suivante: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

⁽⁶⁸⁾ Voir article XI, tableau 4, du plan.

⁽⁶⁹⁾ Voir article LXV, section 1, du plan.

⁽⁷⁰⁾ Voir article LXV, section 3, du plan.

- (236) Ce mandat de mise en œuvre se traduit donc par la mise en place d'un réseau complet d'instruments stratégiques supplémentaires par les autorités publiques compétentes, en particulier le plan sectoriel national à long terme, à savoir le plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035) ⁽⁷¹⁾, qui a remplacé le plan 2012-2020 correspondant, comme indiqué aux considérants 216 à 221-224.

Plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035)

- (237) Le plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies définit la vision suivante: «D'ici à 2025, la compétitivité du marché chinois des véhicules à nouvelles énergies sera considérablement renforcée, des avancées majeures auront été réalisées dans des technologies clés telles que les batteries d'alimentation, les moteurs à transmission et les systèmes d'exploitation des véhicules, et le niveau de sécurité aura été globalement amélioré. La consommation électrique moyenne des véhicules particuliers électriques purs neufs sera tombée à 12,0 kWh/100 km, le volume des ventes de véhicules à nouvelles énergies aura atteint environ 20 % du total des ventes de véhicules neufs et les véhicules à forte autonomie seront utilisés à des fins commerciales dans des zones limitées et dans des scénarios spécifiques, et la commodité des services de recharge et d'échange aura été considérablement améliorée» ⁽⁷²⁾.
- (238) Pour atteindre cet objectif, le plan énumère différentes mesures à prendre. Certaines d'entre elles prévoient que les pouvoirs publics apporteront un soutien horizontal à l'industrie, par exemple pour «améliorer la capacité de soutien des services publics tels que le transfert de technologie, les services d'information, la formation des talents, le financement de projets et les échanges internationaux» ⁽⁷³⁾, pour «mener avec efficacité des politiques de subventions financières» ⁽⁷⁴⁾ ou pour «[m]ettre en œuvre des politiques fiscales préférentielles en ce qui concerne les véhicules à nouvelles énergies» ⁽⁷⁵⁾. D'autres se concentrent sur des composants de véhicules spécifiques ou sur certains éléments de la chaîne de valeur des VNE, par exemple: «[e]ncourager les entreprises à améliorer leur capacité à garantir l'offre de ressources essentielles telles que le lithium, le nickel, le cobalt et le platine», «renforcer les interactions énergétiques entre les véhicules à nouvelles énergies et le réseau» ⁽⁷⁶⁾, «[a]ccélérer la construction d'infrastructures de recharge et de remplacement» ⁽⁷⁷⁾ ou «[s]outenir l'utilisation des sites et infrastructures existants afin de fournir des services intégrés d'approvisionnement en carburants, en gaz, en hydrogène et en électricité» ⁽⁷⁸⁾.

Les avis de mise en œuvre de la NDRC sur le renforcement des véhicules à nouvelles énergies

- (239) En janvier 2024, la NDRC a publié des recommandations de réformes sur l'intégration des VNE dans la planification des réseaux électriques chinois. Outre des interactions entre les véhicules et le réseau, ces recommandations incluaient également la promotion de l'innovation et de l'uniformisation des normes dans le secteur des VNE afin de «promouvoir la recherche dans le domaine des technologies clés et des équipements de base, [de] renforcer le rôle principal de l'innovation des entreprises et [de] faire en sorte que l'innovation guide le développement. Accélérer la formulation et la révision des normes et guider le développement collaboratif et normalisé de l'industrie» ⁽⁷⁹⁾.

Plans provinciaux et municipaux

- (240) Les mesures de soutien énoncées dans le plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035) sont reflétées (et traduites en lignes directrices plus précises) dans les plans provinciaux et municipaux correspondants ⁽⁸⁰⁾.
- (241) Les plans provinciaux fournissent de plus amples détails sur la manière dont les objectifs des plans centraux devraient être traduits en politiques dans les différentes provinces, en prenant la forme de mesures telles que celles présentées ci-dessous à titre d'exemple.

⁽⁷¹⁾ Voir: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.

⁽⁷²⁾ Voir chapitre II, section 3, du plan.

⁽⁷³⁾ Voir chapitre III, section 3, du plan.

⁽⁷⁴⁾ Voir chapitre VIII, section 1, du plan.

⁽⁷⁵⁾ Voir chapitre VIII, section 2, du plan.

⁽⁷⁶⁾ Voir chapitre V, section 1, du plan.

⁽⁷⁷⁾ Voir chapitre VI, section 1, du plan.

⁽⁷⁸⁾ Voir chapitre VI, section 3, du plan.

⁽⁷⁹⁾ Publication de la Commission nationale pour le développement et les réformes et d'autres départements sur le renforcement des véhicules à nouvelles énergies – Avis de mise en œuvre pour l'intégration et l'interaction avec le réseau électrique, développement et réforme du secteur énergétique [2023] n° 1721. Disponible à l'adresse suivante: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.

⁽⁸⁰⁾ Comme reconnu dans les règles de gestion de la NDRC applicables aux projets d'investissement dans l'automobile de 2018. Selon leur article 38, les autorités locales de tous niveaux n'entravent pas la concurrence équitable sur le marché et se concentrent sur la fourniture de projets d'investissement dans l'automobile assortis de conditions en matière de fiscalité, de fonds propres, de terrains et d'autres conditions préférentielles.

- (242) Le contrôle global des pouvoirs publics sur l'industrie est prévu, par exemple, dans le 14^e plan quinquennal de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies dans la province de Anhui: «Orientations gouvernementales, position dominante sur le marché. Jouer pleinement le rôle du gouvernement dans divers aspects tels que la conception au plus haut niveau, la construction de plateformes, la démonstration, l'application et la promotion, etc. Renforcer le soutien politique et continuer à créer un environnement orientant les facteurs de production haut de gamme vers la nouvelle industrie automobile. En suivant la demande du marché, laisser celui-ci jouer pleinement son rôle déterminant en ce qui concerne l'allocation des ressources, renforcer le rôle essentiel joué par les entreprises dans le choix des filières technologiques et de la configuration des capacités de fabrication de produits, favoriser une meilleure combinaison entre l'efficacité du marché et le soutien des pouvoirs publics et établir un environnement de développement dynamique» ⁽⁸¹⁾.
- (243) Ce plan provincial fournissait également des objectifs de production détaillés «S'efforcer de faire en sorte que d'ici 2025, la valeur de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies de la ville dépasse 700 milliards de CNY et la capacité de production de véhicules complets dépasse 3 millions, faire en sorte de disposer de 10 entreprises ayant une valeur de 10 milliards de CNY et veiller à ce que la valeur et le volume de production de ces entreprises soient les plus élevées du pays; (S'efforcer de faire en sorte que d'ici 2025, la valeur de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies de la ville dépasse 700 milliards de CNY et la capacité de production de véhicules complets dépasse 3 millions, faire en sorte de disposer de 10 entreprises ayant une valeur de 10 milliards de CNY et veiller à ce que la valeur et le volume de production de ces entreprises soient les plus élevées du pays» ⁽⁸²⁾ et un soutien à l'investissement dans des installations et des projets: («S'efforcer de construire, d'ici 2025, au niveau national, un nouveau centre d'innovation pour l'industrie des véhicules à nouvelles énergies et cinq centres d'innovation publics et encourager la création d'un projet d'innovation en matière de modèles économiques ainsi que la mise en place de 10 nouvelles plateformes d'innovation à un niveau supérieur au niveau provincial d'ici 2025») ⁽⁸³⁾.
- (244) En outre, le 14^e plan quinquennal de développement de haute qualité pour l'industrie automobile dans la province d'Anhui prévoit un soutien à l'investissement dans les parcs industriels: «Accélérer et promouvoir la construction du parc industriel de véhicules électriques intelligents de Xinqiao, et créer un pôle industriel de véhicules électriques intelligents de classe mondiale doté d'une chaîne industrielle complète et intégrant la R &D et la fabrication, la démonstration et l'application, ainsi que l'industrie et les services de soutien. Soutenir la planification et l'agencement du développement à long terme de NIO autour du parc industriel de Xinqiao et mettre en place des équipes de R &D, de fabrication, de commercialisation et de gestion au sein du parc. Mettre en place un centre d'innovation et de R&D NIO; mener des travaux de recherche et développement innovants concernant les véhicules complets, les composants essentiels et la conduite autonome; créer une chaîne d'innovation compétitive et de premier plan à l'échelle mondiale; attirer le personnel de R&D et les travailleurs techniques et s'efforcer de créer un lieu innovant rassemblant des talents de haut niveau. [...] Une fois le parc achevé, la capacité finale de production de véhicules devrait s'élever à 1 million de véhicules par an, tandis que la capacité de production de batteries se chiffrera à 100 GWh par an» ⁽⁸⁴⁾.
- (245) Le plan fournit en outre plus de détails sur la promotion des exportations: «Soutenir les activités de commerce électronique des sociétés qui fournissent des composants, construire des entrepôts publics à l'étranger pour les produits exportés et partager les voies d'accès aux marchés étrangers et aux systèmes de soutien logistique. Créer des outils tels que des plateformes commerciales d'import-export, des parcs industriels et commerciaux à l'étranger et orienter le développement de pôles d'entreprises d'investissement chinoises à l'étranger. [...] D'ici 2025, Chery Automobile exportera 500 000 véhicules pour une valeur d'exportation de 5 milliards d'USD. Encourager Chery à améliorer encore sa compétitivité internationale, [...] donner la priorité à l'expansion sur des marchés stratégiques tels que ceux de l'Europe, de l'Amérique du Nord et des pays de l'ASEAN [...]. Aider NIO à s'étendre sur le marché européen. Encourager NIO à mettre en œuvre le "plan Marco Polo", à adopter une trajectoire de développement différenciée et à transformer le "modèle de NIO pour la Chine" en "modèle de NIO pour les marchés étrangers" en fonction des conditions locales. [...] Aider NIO à poursuivre son expansion sur le marché européen et sur cinq marchés nationaux d'ici 2025 et à choisir des possibilités de construction d'usines à l'étranger» ⁽⁸⁵⁾.
- (246) Le 14^e plan quinquennal de la province de Guangdong pour le développement de haute qualité de l'industrie manufacturière prévoit un contrôle des pouvoirs publics sur la répartition géographique de l'industrie des VNE: «S'appuyer sur Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu et d'autres villes et accélérer le rythme du développement des véhicules à nouvelles énergies. Guangzhou accélérera la construction de bases de production de véhicules à nouvelles énergies et encouragera l'industrialisation rapide des modèles de véhicules à nouvelles énergies. Shenzhen construira, en s'appuyant principalement sur le district de Pingshan, une base industrielle nationale pour les véhicules à nouvelles énergies. Zhuhai, en s'appuyant principalement sur le district de Jinwan, se concentrera sur le développement de la fabrication de véhicules à nouvelles énergies complets, de matériaux pour batteries au lithium, de systèmes de propulsion, d'équipements de charge et de composants clés des véhicules à nouvelles énergies» ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸¹⁾ 14^e plan quinquennal de la province du Hefei pour le développement de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies. Disponible à l'adresse suivante: <https://www.ahchanye.com/zc/24046.html>. Voir chapitre II, section 2.

⁽⁸²⁾ Voir chapitre II, section 3. Pour les principaux indicateurs de développement, voir le tableau 1 du plan.

⁽⁸³⁾ Ibidem.

⁽⁸⁴⁾ 14^e plan quinquennal de la province d'Anhui pour le développement de haute qualité de l'industrie automobile, disponible à l'adresse suivante: <http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf>. Voir chapitre III, section 1, colonne 1.

⁽⁸⁵⁾ Voir chapitre IV, section 2, projet 9.

⁽⁸⁶⁾ 14^e plan quinquennal de la province de Guangdong pour le développement de haute qualité de l'industrie manufacturière. Disponible à l'adresse suivante: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Voir chapitre III, section 1, colonne 4.

- (247) Le 14^e plan quinquennal de la province du Guizhou pour le développement de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies prévoit en outre un soutien à des projets clés relatifs aux pièces et composants de ces véhicules: «Soutenir la réalisation de projets clés. Accélérer et faciliter le projet de BYD à Guiyang visant à produire annuellement 10 GWh de batteries d'alimentation, le projet de production de batteries d'alimentation à nouvelles énergies d'Evergrande (première phase), le projet de piles à hydrogène de Dongfang Electric, les projets d'Anda Technology visant à produire 30 000 tonnes de lithium-phosphate de fer par année et à soutenir la construction ainsi que son projet de transformation et d'expansion techniques pour la fabrication intelligente de 20 000 tonnes de lithium-phosphate de fer par année et son projet de transformation technique visant à recycler 50 000 tonnes de déchets de batteries de véhicules à nouvelles énergies par an, les projets de Wuchuan Automobile visant à produire annuellement 1 million de tonnes de pièces moulées en alliage d'aluminium pour véhicules automobiles, le projet de ligne de production de moules pour plaquettes de frein de Baike, plusieurs projets clés tels que le projet de pôle industriel de Guizhou pour la construction aérospatiale intelligente dans la zone de développement économique et technologique de Guiyang et le projet de construction d'une ligne de production de nouveaux matériaux de Zhenhua visant à produire annuellement 12 000 tonnes de matériaux pour cathodes de batteries lithium-ion (phase II à Shawen)»⁽⁸⁷⁾.
- (248) D'autres plans provinciaux et municipaux, tels que ceux de Pékin⁽⁸⁸⁾, de Shanghai⁽⁸⁹⁾, de Tianjin⁽⁹⁰⁾, de Jiangsu⁽⁹¹⁾ et de Shaanxi⁽⁹²⁾, mentionnent également le développement d'industries stratégiques émergentes, dont les véhicules électriques.
- (249) Certains plans quinquennaux provinciaux prévoient également un soutien à certaines sociétés de VNE spécifiques; c'est notamment le cas du plan de mise en œuvre pour l'accélération du développement de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies à Shanghai: «Aider SAIC Motor à développer des véhicules à nouvelles énergies. D'ici 2025, les ventes de véhicules particuliers et de véhicules à nouvelles énergies de la marque représenteront plus de 30 % et les ventes de véhicules à nouvelles énergies du groupe représenteront plus de 20 %, ce qui permettra d'assurer que la technologie clé soit soumise à un contrôle indépendant et à ce que le groupe soit globalement en position de force et de leadership sur le marché intérieur. Encourager les sociétés nationales et étrangères dont la situation est solide et qui disposent d'une technologie de pointe à investir dans des projets globaux de fabrication de véhicules et de R&D à Shanghai»⁽⁹³⁾.
- (250) Les grandes sociétés de VNE et, plus particulièrement, de VEB sont souvent mentionnées dans les plans provinciaux et municipaux comme des modèles pour le développement de l'industrie grâce au soutien du gouvernement. Dans le plan de création de marques pour l'industrie des automobiles à nouvelles énergies du district de Pingshan, à Shenzhen⁽⁹⁴⁾, BYD et Kaiwo New Energy Automobile Group sont mentionnés comme étant la base de la mise en œuvre de la structure «Siège R&D + Fabrication haut de gamme»: «En s'appuyant sur les solides capacités de recherche et de développement des entreprises d'automobile à nouvelles énergies de haute qualité du district de Pingshan, telles que BYD et Kaiwo, renforcer les universités et établissements d'enseignement supérieur, les établissements de recherche, les grands laboratoires nationaux, les laboratoires d'ingénierie nationaux et les centres d'ingénierie et améliorer l'innovation au niveau régional. Compléter la chaîne de l'innovation autour de la chaîne industrielle des véhicules à nouvelles énergies, améliorer les chaînes industrielles en amont et en aval des véhicules à nouvelles énergies, des batteries, de l'alimentation électrique pour les communications, (des sources d'alimentation non interruptibles), des pistolets de recharge, des fils et câbles, des produits chimiques pour supercondensateurs, des produits chimiques pour semi-conducteurs, etc., de manière à constituer une chaîne industrielle complète. Assurer un niveau élevé de regroupement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies, continuer de construire et d'introduire un certain nombre de plateformes d'innovation dans l'industrie technologie qui soutiennent étroitement les activités de R&D et de construction de véhicules à nouvelles énergies et accélérer la construction d'un système d'innovation technologique intégrant de manière approfondie la production, le monde universitaire, la recherche et la mise en application. Donner la priorité à l'«intégration du siège, de la R&D et de la production», élaborer des actions pour l'enracinement des entreprises cotées en bourse et des actions pour la stabilisation de la croissance des entreprises clés et accélérer la constitution d'un modèle fonctionnel «siège + R&D + fabrication haut de gamme»⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁷⁾ 14^e plan quinquennal de la province du Guizhou pour le développement de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies. Disponible à l'adresse suivante: <https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml>. Voir chapitre III, section 3, colonne 3.

⁽⁸⁸⁾ Recommandations du comité municipal du parti de Pékin pour la formulation du 14^e plan quinquennal et des objectifs à long terme pour 2035. Disponible à l'adresse suivante: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

⁽⁸⁹⁾ 14^e plan quinquennal de Shanghai pour le développement économique et social national et description des objectifs à long terme pour 2035. Disponible à l'adresse suivante: <https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf>.

⁽⁹⁰⁾ Déclaration du gouvernement populaire de la municipalité de Tianjin sur la publication du 14^e plan quinquennal de Tianjin pour le développement économique et social national et la description de la stratégie pour 2035. Disponible à l'adresse suivante: https://www.tj.gov.cn/zwggk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

⁽⁹¹⁾ 14^e plan quinquennal de Jiangsu pour le développement économique et social national et description des objectifs à long terme pour 2035. Disponible à l'adresse suivante: <http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf>.

⁽⁹²⁾ Description du 14^e plan quinquennal de Shaanxi pour le développement économique et social national de la province et des objectifs à long terme pour 2035. Disponible à l'adresse suivante: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

⁽⁹³⁾ Plan de mise en œuvre pour l'accélération du développement de l'industrie des automobiles à nouvelles énergies à Shanghai (2021-2025). Disponible à l'adresse suivante: <https://app.sheic.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm>. Voir chapitre II, section 2, point 1.

⁽⁹⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yppjs/202008/t20200812_2302116.html.

⁽⁹⁵⁾ Voir chapitre IV, section 1, point 3.

Plan de travail pour la croissance stable de l'industrie automobile (2023-2024)

- (251) En août 2023, le MITI et sept autres ministères ont publié le plan de travail pour la croissance stable de l'industrie automobile (2023-2024) ⁽⁹⁶⁾ dans le but de définir les principaux *objectifs* relatifs au développement économique de l'industrie automobile. La première mesure adoptée concerne l'application de l'impôt sur la consommation aux véhicules à nouvelles énergies et impose de mettre en œuvre les «*politiques préférentielles existantes telles que la taxe sur les véhicules et les navires et l'impôt sur les ventes de véhicules à nouvelles énergies, [d']assurer l'efficacité du décaissement et du réexamen des subventions accordées pour les véhicules à nouvelles énergies et [d']augmenter activement la proportion de la consommation personnelle de véhicules à nouvelles énergies*». La communication contient également des instructions sur le renforcement du soutien stratégique apporté pour les véhicules à nouvelles énergies, telles que: «*Mettre en œuvre des politiques préférentielles en matière d'impôt sur les ventes de véhicules pour les véhicules à nouvelles énergies, afin de stabiliser les attentes de l'industrie. Encourager l'utilisation du capital social pour établir des fonds de développement de l'industrie automobile et accroître le soutien apporté à la recherche technologique fondamentale. Utiliser différents instruments financiers tels que le crédit, les obligations et l'assurance afin de soutenir le développement des entreprises*».
- (252) Il existe donc de nombreuses preuves documentaires attestant du soutien politique en faveur de l'accélération du développement de l'industrie des VEB.
- (253) Eu égard aux plans et aux programmes susmentionnés, l'industrie des VEB est donc considérée comme une industrie clé/stratégique, dont le développement est activement promu par les pouvoirs publics chinois dans le cadre d'un objectif stratégique. Cette industrie apparaît revêtir une importance capitale pour les pouvoirs publics chinois et bénéficie d'un soutien politique en faveur de son développement accéléré, des intrants essentiels jusqu'au produit final. Sur la base des documents stratégiques cités dans la présente section, la Commission a conclu que les pouvoirs publics chinois intervenaient dans l'industrie des VEB pour mettre en œuvre les politiques correspondantes et interféraient avec le libre jeu des forces du marché dans le secteur des VEB, notamment en promouvant et en soutenant ce secteur par divers moyens et aux étapes clés de leur production et de leur vente.

3.3. Défaut partiel de coopération et utilisation des données disponibles

3.3.1. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base à l'égard des pouvoirs publics chinois

- (254) Bien que les pouvoirs publics chinois aient répondu à certaines demandes d'informations de la Commission pendant l'enquête, leur coopération a été faible dans un certain nombre de cas notables. Plus spécifiquement, dans leur réponse au questionnaire destiné aux pouvoirs publics, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni des informations essentielles relatives à la préparation, au suivi et à la mise en œuvre de différents régimes. Tous ces éléments essentiels ont été méticuleusement documentés dans la lettre au titre de l'article 28 envoyée aux pouvoirs publics chinois. Les pouvoirs publics chinois y ont répondu en transmettant des observations, auxquelles la Commission répond dans les sections ci-après.

3.3.1.1. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les prêts préférentiels

- (255) Afin de réussir à obtenir les informations nécessaires auprès des établissements financiers en Chine et pour des raisons de commodité administrative, la Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de transmettre des questionnaires spécifiques à tous les établissements financiers qui accordaient des prêts ou des crédits à l'exportation aux entreprises retenues dans l'échantillon.

⁽⁹⁶⁾ Communication du ministère de l'industrie et des technologies de l'information et de sept autres ministères sur la publication du plan de travail pour la croissance stable de l'industrie automobile (2023-2024). Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

- (256) Les pouvoirs publics chinois ont estimé que cette demande de la Commission était contraire aux articles 12.1 et 12.9 de l'accord SMC. Selon eux, c'est à l'autorité chargée de l'enquête qu'incombe l'obligation de mener l'enquête et de recueillir des informations auprès des établissements financiers, et cette autorité ne peut pas leur demander de transmettre les questionnaires à des établissements financiers en présumant que ceux-ci sont des organismes publics. Cette approche par présomption est, d'après eux, contraire à l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission avait déjà accès à la liste des banques commerciales des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et qu'elle aurait pu envoyer les questionnaires directement aux établissements financiers concernés.
- (257) Les pouvoirs publics chinois ont en outre déclaré que les établissements financiers n'avaient pas été dûment informés des informations qui leur étaient demandées, qu'ils ne s'étaient pas vu accorder un délai de 30 jours pour fournir les informations demandées et qu'ils n'avaient pas non plus eu d'amples possibilités de présenter par écrit les informations pertinentes au sens de l'article 12.1 de l'accord SMC. Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois ont également considéré que les membres du personnel de ces banques commerciales n'étaient pas autorisés à divulguer des secrets d'État ou des secrets commerciaux dont ils avaient eu connaissance dans le cadre de leur emploi conformément à l'article 53 de la loi sur les banques commerciales, et que, par conséquent, ils ne pouvaient pas répondre au questionnaire.
- (258) La Commission ne partage pas ce point de vue. Premièrement, elle croit comprendre que les informations demandées aux entités appartenant à l'État sont à la disposition des pouvoirs publics chinois pour toutes les entités dont ils sont l'actionnaire principal ou majoritaire. En outre, alors que la Commission n'a nullement supposé que les entités sont des organismes publics, elle a considéré que les pouvoirs publics chinois disposaient également de l'autorité nécessaire pour interagir avec les établissements financiers même lorsqu'ils ne sont pas détenus par l'État, puisqu'ils relèvent tous de la compétence de l'administration nationale de régulation financière (ci-après la «NFRA»), qui a remplacé la China Banking and Insurance Regulatory Commission (ci-après la «CBIRC») ⁽⁹⁷⁾ en 2023. À cet égard, le fait que la Commission aurait pu contacter directement les établissements financiers concernés est dénué de pertinence. La forme et les modalités de collecte des informations nécessaires restent à la discrétion de l'autorité chargée de l'enquête ⁽⁹⁸⁾. La Commission a également noté que les pouvoirs publics chinois avaient transmis le questionnaire à certaines banques lors de précédentes enquêtes ⁽⁹⁹⁾ sans remettre en cause l'approche adoptée par la Commission. En outre, en ce qui concerne les informations demandées et le délai de réponse au questionnaire, la Commission n'a reçu aucune demande de clarification ou de prolongation de délai de la part d'un établissement financier. EXIM Bank («Export-Import Bank of China»), qui a répondu au questionnaire, n'a pas non plus demandé de clarifications.
- (259) La Commission a souligné en outre que les pouvoirs publics chinois avaient transmis le questionnaire exclusivement à EXIM Bank. Elle a également fait remarquer qu'EXIM Bank était la seule banque à avoir répondu au questionnaire après avoir reçu le questionnaire transmis par les pouvoirs publics chinois. EXIM Bank a répondu au questionnaire dans le délai prolongé convenu. Bien que ses réponses aient été lacunaires, la Commission a noté qu'EXIM Bank avait bel et bien eu d'amples possibilités de présenter par écrit les informations pertinentes. La Commission a donc conclu que si les pouvoirs publics chinois avaient transmis le questionnaire à d'autres établissements financiers, elle aurait probablement reçu davantage de réponses.
- (260) La Commission n'a pas adressé son questionnaire au personnel des établissements financiers, mais aux établissements eux-mêmes. En tout état de cause, le fait que certaines informations puissent être considérées comme des secrets d'État ou comme des secrets commerciaux est dénué de pertinence dans le cadre d'une procédure antisubventions, compte tenu du traitement confidentiel réservé à toute information soumise considérée comme confidentielle. En outre, les producteurs retenus dans l'échantillon ont été invités à fournir une autorisation à la banque afin de permettre expressément aux représentants de la Commission européenne d'examiner tous les documents ⁽¹⁰⁰⁾ relatifs aux prêts accordés par différents établissements financiers. Certains des groupes retenus dans l'échantillon ont fourni l'autorisation demandée pour certains types de prêts.

⁽⁹⁷⁾ L'ANRF a remplacé la Commission chinoise de régulation de la banque et de l'assurance (China Banking and Insurance Regulatory Commission, ci-après la «CBIRC») en 2023.

⁽⁹⁸⁾ Rapport du groupe spécial, *Chine – Produits à base de poulet de chair (article 21:5 – États-Unis)*, points 7.229 à 7.231. WT/DS427

⁽⁹⁹⁾ Voir le considérant (139) du JO L 325 du 5.12.2013, p. 88, et le considérant (48) au JO L 283 du 12.11.2018, p. 7.

⁽¹⁰⁰⁾ Notamment, les accords de prêt, les demandes de prêt, l'évaluation interne de la demande de prêt par la banque et les documents d'approbation du prêt.

- (261) Comme indiqué au considérant 259, seule EXIM Bank a répondu au questionnaire. Cette réponse ne contenait que des informations sur la structure de l'entreprise, sa gouvernance et sa propriété. En ce qui concerne la propriété, EXIM Bank n'était pas en mesure de fournir des informations supplémentaires sur l'un de ses actionnaires, à savoir Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., qui détenait près de 90 % de ses actions. EXIM Bank n'a fourni aucune information sur les prêts (ou d'autres instruments financiers) accordés aux producteurs retenus dans l'échantillon. Faute de réponse d'un quelconque établissement financier, la Commission n'a reçu aucune information vérifiable spécifique aux entreprises concernant les prêts préférentiels.
- (262) En l'absence de telles informations, la Commission a estimé qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales concernant cet aspect de l'enquête. Par conséquent, la Commission a informé les pouvoirs publics chinois qu'elle pourrait avoir à recourir aux faits disponibles, conformément à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base, lors de l'examen de l'existence et de l'ampleur des subventions présumées octroyées par le biais de financements préférentiels.
- (263) Pendant l'enquête, les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ont déclaré l'émission d'obligations vertes et de titres adossés à des actifs verts. Bien que ces obligations ne constituent qu'une variation des obligations déjà soumises à des mesures compensatoires lors d'enquêtes antérieures dans le cadre du programme de prêts préférentiels, il est apparu qu'elles étaient régies par un cadre législatif et réglementaire spécifique aux industries vertes, dont fait partie l'industrie des VEB. La Commission a recensé plus de dix documents législatifs et réglementaires ayant trait à ces obligations spécifiques, tels que «NDRC: Guidelines on the Issuance of Green Bonds» (NDRC: lignes directrices sur l'émission d'obligations vertes), «the Green Bonds Supporting Project Catalogue (2021 Edition)» (catalogue de projets soutenant les obligations vertes) publié par les trois ministères et des commissions, dont la Banque populaire de Chine, et «Announcement of the People's Bank of China [2015] No. 39 on the Issuance of Green Financial Bonds in the Interbank Bond Market» (annonce de la Banque populaire de Chine [2015] n° 39 sur l'émission d'obligations financières vertes sur le marché obligataire interbancaire), et a demandé aux pouvoirs publics chinois d'expliquer le cadre réglementaire régissant l'émission et la gestion de financements verts et de titres adossés à des actifs verts, ainsi que le rôle joué par chaque acteur concerné, y compris les sociétés de financement automobile. Les pouvoirs publics chinois ont refusé de fournir ces informations en alléguant que la demande de la Commission ne fournissait pas de description complète du programme et que la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve ne fournissait aucune preuve d'une contribution financière, d'un avantage et d'une spécificité en ce qui concerne ces obligations. En outre, lors de la visite de vérification sur place, les pouvoirs publics chinois ont refusé d'aborder ce sujet particulier et de répondre aux questions de la Commission.
- (264) La Commission a observé que la fourniture de financements préférentiels par le biais de l'émission des obligations était mentionnée dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve et que les pouvoirs publics chinois n'avaient pas contesté l'existence d'un tel régime avant l'ouverture de l'enquête. Elle a également considéré que les obligations vertes et les titres adossés à des actifs verts ne constituaient qu'une variation de ce régime, qui y est similaire à presque tous les égards.
- (265) Le 21 mai 2024, les pouvoirs publics chinois ont présenté des observations concernant la lettre envoyée par la Commission le 8 mai 2024 dans laquelle elle faisait part de son intention d'utiliser les données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base (ci-après la «lettre au titre de l'article 28»).
- (266) En réponse à la demande de transmettre l'annexe A aux établissements financiers, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission devait adresser directement ses demandes d'informations aux entités concernées. Ils ont également soutenu que les établissements financiers étaient des entités économiques indépendantes avec lesquelles ils n'avaient pas de lien. Ils ont, enfin, allégué que l'annexe A demandait des informations commerciales sensibles et confidentielles.
- (267) La Commission ne partage pas ce point de vue. Tout d'abord, à la connaissance de la Commission, les informations demandées aux entités appartenant à l'État (qu'il s'agisse d'entreprises ou d'établissements publics/financiers) sont à la disposition des pouvoirs publics chinois pour toutes les entités dans lesquelles ils sont l'actionnaire principal ou majoritaire. En effet, d'après la loi de la République populaire de Chine sur les actifs publics des entreprises⁽¹⁰¹⁾, les organes de supervision et d'administration des actifs publics établis par la Commission de supervision et d'administration des actifs publics du Conseil des affaires de l'État et les gouvernements populaires locaux assument les devoirs et les responsabilités incombant aux apporteurs de capitaux des entreprises à capitaux publics pour le compte du gouvernement. Ces organes sont donc en droit de percevoir le rendement des actifs, de

⁽¹⁰¹⁾Loi de la République populaire de Chine sur les actifs publics des entreprises, décret n° 5 du président de la République populaire de Chine, 28 octobre 2008, articles 11 et 12.

participer à la prise de décisions importantes et de sélectionner le personnel de direction des entreprises à capitaux publics. En outre, conformément à l'article 17 de la loi susmentionnée sur les actifs publics, les entreprises à capitaux publics sont tenues d'accepter l'administration et la supervision des pouvoirs publics et des ministères et organismes publics compétents, d'accepter la surveillance des autorités publiques et de rendre des comptes aux apporteurs de capitaux.

- (268) Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois disposent également de l'autorité nécessaire pour interagir avec les établissements financiers même lorsque ces derniers ne sont pas détenus par l'État, étant donné que tous ces établissements relèvent de la compétence de l'autorité de réglementation bancaire chinoise. Par exemple, en vertu des articles 33 et 36 de la loi sur le contrôle bancaire ⁽¹⁰²⁾, l'ANRF est habilitée à exiger que tous les établissements financiers établis en RPC soumettent des informations telles que des états financiers, des rapports statistiques et des informations concernant les opérations et la gestion commerciales. L'ANRF peut également demander aux établissements financiers de communiquer des informations au public.
- (269) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé avoir expliqué le mécanisme de formation du taux de prime et ont fait valoir que la demande d'information de la Commission relative au système de gestion du crédit et d'évaluation des prêts manquait de clarté. En ce qui concerne les obligations vertes, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que les demandes de la Commission manquaient de clarté et de précision, ce qui les empêchait de donner une réponse précise.
- (270) La Commission a jugé que ces observations n'étaient pas fondées. Elle avait posé, à plusieurs reprises, des questions spécifiques, claires et pertinentes, pour lesquelles les pouvoirs publics chinois ont refusé de fournir des informations pertinentes. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni les informations nécessaires qui pourraient permettre de comprendre le mécanisme de formation du taux d'intérêt de prime et étayer leur réponse à cet égard. De même, ils n'ont pas communiqué la base juridique et le cadre réglementaire du système de gestion du crédit et d'évaluation des prêts. En outre, dans sa demande d'informations, la Commission a fait référence à plusieurs documents officiels spécifiques relatifs aux obligations vertes et aux sociétés de financement automobile, pour lesquels les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni le cadre juridique et réglementaire; ils ne se sont pas non plus montrés disposés à expliquer en quoi consistait une obligation verte, bien que ces obligations soient mentionnées dans des documents officiels.
- (271) En ce qui concerne EXIM Bank, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les informations demandées ne sauraient être considérées comme nécessaires. Ils ont également soutenu que les informations demandées contenaient des secrets d'affaires et qu'EXIM Bank ne pouvait pas les communiquer. En outre, la Commission aurait dû recevoir des informations pertinentes de la part des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.
- (272) La Commission a fait remarquer qu'il lui appartenait à elle, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. En outre, les informations relatives à EXIM Bank ont un lien direct avec le régime faisant l'objet de l'enquête. Par conséquent, les informations demandées sont à la fois pertinentes et nécessaires pour permettre à la Commission d'évaluer correctement le régime. Enfin, la Commission a rappelé que les pouvoirs publics chinois disposaient non seulement d'une autorité réglementaire, mais aussi de responsabilités en ce qui concerne la gestion d'EXIM Bank. Ils ne peuvent donc pas entièrement transférer la responsabilité de fournir des informations aux producteurs retenus dans l'échantillon. Par conséquent, ces allégations ont été rejetées.
- (273) En l'absence de telles informations, la Commission a estimé qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales concernant cet aspect de l'enquête. Par conséquent, la Commission a informé les pouvoirs publics chinois qu'elle pourrait avoir à recourir aux faits disponibles, conformément à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base, lors de l'examen de l'existence et de l'ampleur des subventions présumées octroyées par le biais de financements préférentiels, y compris par l'émission d'obligations vertes et de titres adossés à des actifs verts.

3.3.1.2. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les intrants

- (274) Afin de parvenir à obtenir les informations nécessaires auprès des fournisseurs d'intrants (pièces, composants et matières premières) indépendants situés en Chine, et pour des raisons de commodité administrative, la Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de transmettre un questionnaire spécifiquement destiné aux fournisseurs d'intrants aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon qui se sont fait connaître en tant que tels auprès d'eux.

⁽¹⁰²⁾ Loi de la République populaire de Chine sur la réglementation et la surveillance du secteur bancaire, ordonnance n° 58 du président de la République populaire de Chine, 31 octobre 2006.

- (275) Les pouvoirs publics chinois ont estimé que cette demande de la Commission était contraire aux articles 12.1 et 12.9 de l'accord SMC. Selon eux, c'est à l'autorité chargée de l'enquête qu'incombe l'obligation de mener l'enquête et de recueillir des informations auprès des fournisseurs d'intrants, et cette autorité ne peut pas leur demander de transmettre les questionnaires à des entités commerciales indépendantes en présumant qu'elles sont des organismes publics. Cette approche par présomption est, d'après eux, contraire à l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission avait déjà accès à la liste des fournisseurs des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et qu'elle aurait pu leur envoyer directement les questionnaires.
- (276) Les pouvoirs publics chinois ont en outre déclaré que les fournisseurs d'intrants n'avaient pas été dûment informés des informations qui leur étaient demandées, qu'ils ne s'étaient pas vu accorder un délai de 30 jours pour fournir les informations demandées et qu'ils n'avaient pas non plus eu d'amples possibilités de présenter par écrit les informations pertinentes au sens de l'article 12.1 de l'accord SMC.
- (277) Ils ont par ailleurs fait valoir que le fait de passer par leur intermédiaire pourrait dissuader les fournisseurs de transmettre leurs réponses, qui contiennent des informations confidentielles, et que le questionnaire ne contenait pas d'instructions concernant la présentation d'une version non confidentielle.
- (278) À cet égard, la Commission a observé que le questionnaire envoyé aux pouvoirs publics chinois comprenait des instructions leur demandant de fournir la preuve qu'ils avaient effectivement transmis le questionnaire aux fournisseurs d'intrants. Dans leur réponse au questionnaire, les pouvoirs publics chinois n'ont pas apporté cette preuve. En l'absence d'une telle preuve, la Commission a considéré que les allégations relatives aux aspects pratiques du questionnaire à envoyer aux fournisseurs d'intrants étaient dénuées de pertinence.
- (279) Les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni la liste des noms et de la structure de participation des fournisseurs chinois des intrants faisant l'objet de l'enquête, en prétextant qu'il s'agissait d'informations confidentielles ou que les informations n'étaient pas disponibles. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni d'informations détaillées sur la plupart des caractéristiques du marché intérieur chinois des intrants pour BEV, dont: la part des entreprises publiques dans la production et la consommation intérieures, la taille du marché intérieur, les politiques de tarification de l'État et/ou des entreprises publiques, les prix réels des intrants sur le marché intérieur et les statistiques.
- (280) Étant donné que la Commission n'a reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois concernant l'un ou l'autre des éléments susmentionnés, notamment sur la structure du marché intérieur, sur les mécanismes de fixation des prix et les prix et sur la structure de participation des sociétés, elle a considéré qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête.
- (281) Dans leur réponse à la lettre de la Commission au titre de l'article 28, les pouvoirs publics chinois ont contesté l'utilisation des données disponibles.
- (282) En ce qui concerne les informations sur les divers composants, pièces et matières premières, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur argument selon lequel ils ne disposaient pas d'informations sur les fournisseurs de pièces et de composants, qu'ils n'exerçaient aucun contrôle sur les fournisseurs, qu'il était impossible de les contraindre à coopérer et qu'il appartenait à la Commission d'envoyer les demandes. Ils ont aussi affirmé que les informations demandées par la Commission étaient trop vastes, qu'elles n'étaient pas nécessaires pour l'enquête et que la portée de l'enquête avait été illégalement élargie. De même, en ce qui concerne les informations relatives à l'Association de l'industrie des batteries en Chine (ci-après l'«AIBC»), ils ont également soutenu qu'ils n'exerçaient aucun contrôle sur l'AIBC, qui n'avait pas de lien formel avec eux, et que la Commission devait adresser directement ses demandes à l'association.
- (283) Enfin, en ce qui concerne les informations relatives à la production, à la consommation, à la structure du marché intérieur des fournisseurs et à l'élasticité, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'ils ne disposaient pas de ces données.
- (284) La Commission a fait remarquer qu'il lui appartenait à elle, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. Elle ne peut pas non plus accepter l'argument selon lequel la demande d'informations est trop vaste, puisque, compte tenu du nombre de fournisseurs et des intrants concernés, les informations nécessitent, par définition, de collecter une grande quantité de données. En outre, s'agissant de l'argument selon lequel les pouvoirs publics chinois n'exercent aucun contrôle sur les fournisseurs et il est donc impossible de contraindre ceux-ci à coopérer, la Commission a renvoyé aux motifs exposés au considérant 278 ci-dessus sur la base desquels elle a estimé que ces arguments étaient dénués de pertinence.

- (285) En ce qui concerne l'allégation relative à l'élargissement de la portée de l'enquête, la Commission a observé que ce régime particulier figurait déjà dans la note, qu'il a été inclus dans l'avis d'ouverture et qu'il a été abordé lors des consultations avec les pouvoirs publics chinois. Les informations demandées n'ont jamais été étendues au-delà de la portée initiale de l'enquête.
- (286) La Commission a d'abord observé que les pouvoirs publics chinois n'avaient pas contesté le fait qu'ils n'avaient fourni d'informations sur aucune des autres associations au sujet desquelles la Commission en avait demandé, à savoir l'AIBC, l'Association chinoise des industries de fabrication de métaux non ferreux (ci-après l'ACNF), l'Association industrielle chinoise des sources d'énergie (ci-après l'AICSE), l'Association chinoise de l'industrie photovoltaïque (ci-après l'ACIP), l'Association chinoise de l'industrie des métaux non ferreux (ci-après l'ACNF) et l'Association chinoise des industries de transformation des métaux non ferreux (ci-après l'ACTNF). En outre, comme décrit au considérant 278, les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucune preuve démontrant qu'ils avaient transmis les questionnaires aux fournisseurs ou à l'AIBC. L'absence de telles preuves soulève des doutes quant à leur coopération à l'enquête. La Commission ne saurait pas davantage accepter l'argument selon lequel les pouvoirs publics chinois ne disposaient d'absolument aucune information sur la structure des marchés des fournisseurs nationaux. Comme expliqué à la section 3.7.2 ci-dessous, la Commission a établi que l'État possédait des parts dans un certain nombre de fournisseurs de batteries et de lithium. Dès lors, pour les raisons exposées au considérant 268, l'État dispose de nombreux moyens de recueillir des informations sur les entreprises dans lesquelles il a investi. En outre, comme le prouve le rôle direct joué par l'AIBC et l'AICSE sur les marchés des fournisseurs, l'État dispose de plusieurs autres moyens de recueillir des données sur toutes les entités qu'il détient et toutes les autres entités actives sur les marchés des fournisseurs. Enfin, recueillir des statistiques globales sur la consommation, la production, la structure du marché et les prix fait intrinsèquement partie des fonctions généralement exercées par un État souverain. La Commission n'ayant reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois concernant les éléments énumérés ci-dessus, elle a conclu qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête et qu'elle devait se fonder sur les données disponibles pour établir ses conclusions relatives aux intrants.
- 3.3.1.3. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies
- (287) La Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de répondre à un questionnaire contenant des questions spécifiques sur la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies. Dans leur réponse à ce questionnaire, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni les informations de base demandées sur des aspects tels que la préparation, le suivi et la mise en œuvre du régime, ainsi que les estimations de la quantité de véhicules auxquels le régime s'appliquait.
- (288) Les pouvoirs publics chinois n'ont divulgué aucun document préparatoire (faisabilité, résultats escomptés), pas plus que des documents intermédiaires ou finals (évaluation des résultats, incidence sur le développement de l'industrie des VEB, répartition des avantages entre les producteurs et les consommateurs). Ils n'ont ni recensé ni expliqué les types de registres tenus par les autorités compétentes en ce qui concerne le programme.
- (289) De même, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni leur échéancier de paiement pour les VEB vendus au cours de la période d'enquête. En outre, ils n'ont pas fourni les montants totaux des subventions transférées dans le cadre des demandes BEV au cours des quatre dernières années. De la même manière, ils n'ont pas fourni la base sur laquelle la subvention par véhicule avait été réduite au fil des ans. Ils n'ont pas non plus indiqué le nombre de BEV pour lesquels des subventions ont été transférées depuis 2018. Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois n'ont pas été en mesure d'expliquer la procédure de demande de fonds dans le cas des BEV importés.
- (290) En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas été en mesure de fournir les éléments suivants: i) des tableaux annuels consolidés indiquant les montants payés par producteur étranger et par modèle importé au cours des quatre dernières années; ii) les demandes d'instructions des entreprises étrangères concernant le règlement de la demande de subventions fiscales pour la période 2020-2023; le nombre de VEB importés pour lesquels des fonds ont été transférés au cours de la période d'enquête ou des années précédentes.
- (291) Enfin, les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué si des régimes similaires existaient au niveau central ou provincial.
- (292) Étant donné que la Commission n'a reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois concernant l'un ou l'autre des éléments susmentionnés, elle a considéré qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête.

- (293) Dans leur réponse à la lettre de la Commission au titre de l'article 28, les pouvoirs publics chinois ont contesté l'utilisation des données disponibles.
- (294) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé ne pas avoir accès à des informations relatives aux études de faisabilité, aux résultats escomptés et aux documents intermédiaires ou finals.
- (295) Les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que les informations relatives à leur échéancier de paiement pour les VEB vendus au cours de la période d'enquête, à la nature des registres tenus par les autorités compétentes concernant le programme ainsi qu'au nombre de VEB pour lesquels des subventions ont été versées et aux ventes de VEB déclarées étaient dénuées de pertinence et inutiles pour la présente enquête.
- (296) En ce qui concerne les informations relatives aux montants versés, pour chaque modèle, à des producteurs étrangers dans le cadre du programme, les pouvoirs publics chinois ont déclaré qu'ils ne possédaient pas de telles informations et qu'elles étaient dénuées de pertinence et inutiles aux fins de la présente enquête.
- (297) La Commission a observé qu'il était extrêmement peu probable que les pouvoirs publics chinois n'aient conservé aucune information sur les études de faisabilité ou les résultats escomptés d'un programme qui est en vigueur depuis plusieurs années, qui a fait l'objet de nombreuses révisions et de nombreux ajustements fondés sur des évaluations et qui, surtout, a fait intervenir des montants considérables provenant du budget central géré par les pouvoirs publics chinois. Ces réévaluations devraient nécessiter des informations sur les résultats escomptés ainsi que sur les sociétés bénéficiant de ces programmes. Par conséquent, dans la mesure où ces informations sont jugées nécessaires pour que la Commission parvienne à ses conclusions, la Commission peut, le cas échéant, utiliser les données disponibles.
- (298) En ce qui concerne la pertinence des informations, la Commission a fait remarquer qu'il lui appartenait à elle, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. En outre, le régime de paiements des pouvoirs publics aux producteurs de VEB sur la base de leurs ventes de VEB, les montants versés aux producteurs nationaux par rapport aux producteurs étrangers et les documents conservés au sujet de ces versements ont un lien direct avec le régime de subvention allégué, notamment pour son calcul et pour la détermination de spécificité. Dès lors, les informations demandées sont à la fois pertinentes et nécessaires pour permettre à la Commission d'évaluer correctement le régime.
- (299) La Commission a par conséquent conclu qu'elle devait faire usage des données disponibles pour établir ses conclusions concernant la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies.

3.3.1.4. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les aides/autres programmes de subventions, y compris les régimes des pouvoirs publics nationaux/régionaux/locaux

- (300) La Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de fournir des informations sur les régimes de subventions au niveau national, provincial ou municipal qui conféraient un avantage aux producteurs/exportateurs du produit soumis à l'enquête pendant les trois dernières années civiles précédant la période d'enquête et pendant la période d'enquête. Si les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucune information à cet égard, il est apparu qu'ils n'avaient pris contact avec aucune autorité régionale ou locale, que ce soit au niveau provincial ou municipal, afin de recueillir les informations demandées.
- (301) Dans leur réponse à la lettre de la Commission au titre de l'article 28, les pouvoirs publics chinois ont contesté l'utilisation des données disponibles.
- (302) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'ils n'assuraient pas le suivi des aides versées par les autorités centrales aux entreprises. Ils ont aussi fait valoir qu'en raison du manque de précision de la question de la Commission, il leur serait fastidieux de collecter d'importantes quantités d'informations auprès de toutes les provinces et municipalités de Chine. Enfin, ils ont soutenu que les documents pertinents avaient été fournis par les producteurs-exportateurs chinois.
- (303) La Commission a fait observer qu'il était peu probable que les pouvoirs publics chinois n'aient conservé aucune information ou ne soient pas autorisés à demander aux provinces et municipalités des informations sur les transferts de liquidités effectués par les pouvoirs publics chinois ou pour le compte de ces derniers, notamment des détails tels que les raisons de ces transferts de liquidités, les montants transférés et les destinataires des versements. Par conséquent, dans la mesure où ces informations sont jugées nécessaires pour que la Commission parvienne à ses conclusions, la Commission peut, le cas échéant, utiliser les données disponibles.

- (304) La Commission a également souligné que les demandes d'informations figurant dans le questionnaire et les demandes de complément d'information étaient détaillées et spécifiques. De même, elle a rappelé que les pouvoirs publics chinois participaient activement aux régimes puisqu'ils contrôlaient le cadre juridique, le processus décisionnel, le versement des aides et la conception des programmes. Ils ne peuvent donc pas entièrement transférer la responsabilité de fournir des informations aux producteurs retenus dans l'échantillon.
- (305) La Commission n'ayant reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois concernant les éléments énumérés ci-dessus, elle a considéré qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête et qu'elle devait se fonder sur les données disponibles pour établir ses conclusions relatives aux aides et autres programmes de subventions, y compris les régimes des pouvoirs publics nationaux/régionaux/locaux.

3.3.1.5. Régime d'exonération de l'impôt sur les ventes

- (306) La Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de répondre à un questionnaire contenant des questions spécifiques sur le régime d'exonération de l'impôt sur les ventes. Dans leur réponse à ce questionnaire, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni les informations de base demandées sur des aspects tels que la préparation, le suivi et la mise en œuvre du régime, ainsi que les estimations de la quantité de véhicules auxquels le régime s'appliquait.
- (307) En ce qui concerne la préparation et le suivi du programme, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni d'analyse des résultats escomptés. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas non plus recensé et expliqué les types de registres tenus par les autorités compétentes (par exemple, les registres comptables, les fichiers spécifiques aux entreprises, les bases de données, les autorisations budgétaires, etc.) Ils n'ont pas non plus communiqué le montant du manque à gagner fiscal dans le cadre de cette politique. Ils n'ont pas davantage fourni de documents intermédiaires, y compris les résultats d'évaluation, l'analyse d'impact sur le développement de l'industrie des VEB et une répartition des avantages entre les producteurs et les consommateurs. De même, ils ont été dans l'incapacité de fournir les ventes de VEB importés inclus dans le catalogue qui étaient éligibles au titre de ce programme.
- (308) En ce qui concerne le catalogue de modèles de véhicules à nouvelles énergies exonérés de l'impôt sur les ventes de véhicules, les pouvoirs publics chinois n'ont pas transmis de réponse en ce qui concerne i) les critères d'éligibilité, ii) les documents d'information pour les modèles rejetés et iii) les modèles demandés et la communication avec les producteurs. Plus particulièrement, ils n'ont pas apporté d'explication ni d'éléments probants afin d'étayer le raisonnement qu'ils suivaient pour accepter ou rejeter une demande d'inclusion d'un véhicule dans le programme. Ils n'ont pas non plus fourni de documents d'information pour les modèles rejetés et n'ont pas davantage fourni les demandes de modèles et les documents envoyés aux producteurs en ce qui concerne le rejet de ces modèles.
- (309) De même, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni d'informations concernant le volume de VEB immatriculés en Chine. Ils n'ont pas non plus communiqué d'informations sur le volume de VEB importés immatriculés pendant la période d'enquête ou lors de périodes précédentes. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas davantage fourni d'informations sur le nombre d'immatriculations de VNE ou de VEB par marque, modèle et lieu d'immatriculation. Enfin, ils n'ont pas fourni d'études susceptibles d'être utilisées comme références en ce qui concerne l'élasticité des prix en Chine.
- (310) Étant donné que la Commission n'a reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois concernant l'un ou l'autre des éléments susmentionnés, elle a considéré qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête.
- (311) Dans leur réponse à la lettre de la Commission au titre de l'article 28, les pouvoirs publics chinois ont contesté l'utilisation des données disponibles au motif qu'ils ne disposaient d'aucune des informations qui leur avaient été demandées.
- (312) Ils ont également fait valoir que les informations relatives au nombre d'immatriculations de VEB n'étaient pas pertinentes aux fins de l'enquête.

- (313) La Commission a observé qu'il était très peu probable que les pouvoirs publics chinois n'aient aucune information sur le nombre de VEB immatriculés en Chine au cours d'une période donnée, d'autant plus que les VEB bénéficient de conditions spéciales au moment de l'immatriculation, lesquelles doivent être évaluées, contrôlées et surveillées par les pouvoirs publics chinois. Il existe tout une liste de documents que le propriétaire d'un véhicule doit soumettre aux autorités en charge des transports pour acheter ce véhicule, le faire immatriculer et obtenir un numéro de plaque d'immatriculation en Chine. Dès le moment de l'achat, l'acquéreur d'un véhicule est tenu de se conformer à la réglementation relative à l'impôt sur les ventes en soumettant une déclaration fiscale d'achat d'un véhicule. Cette déclaration nécessite de fournir des informations détaillées, y compris le numéro d'identification du véhicule (VIN), qui identifie de manière unique la marque et le modèle du véhicule ainsi que certaines de ses caractéristiques. En outre, les véhicules immatriculés en Chine doivent être soumis à un processus d'enregistrement auprès de l'autorité chinoise de la circulation routière, qui inclut l'identification du type et du modèle du véhicule. De même, les plaques d'immatriculation peuvent être liées à des véhicules spécifiques.
- (314) Il est tout aussi peu probable que les pouvoirs publics chinois ne conservent aucun document écrit lorsque l'inclusion d'un modèle dans le catalogue est refusée, en particulier compte tenu du fait que la procédure d'inclusion dans le catalogue suppose la communication d'une quantité importante de données par les producteurs ainsi que la réalisation d'une évaluation par plusieurs services techniques des pouvoirs publics chinois. La Commission a en outre fait remarquer qu'il était peu probable que les pouvoirs publics chinois ne soient pas au courant du montant estimé des recettes fiscales perdues en raison d'un programme de longue durée. En effet, il s'agit d'un programme qui a une incidence directe sur le budget et qui est susceptible d'entraîner la perte de centaines de milliards de CNY de recettes fiscales par an.
- (315) Par conséquent, dans la mesure où ces informations sont jugées nécessaires pour que la Commission parvienne à ses conclusions, la Commission s'est fondée sur des sources accessibles au public.
- (316) En ce qui concerne la pertinence des informations, la Commission a fait remarquer qu'il lui appartenait à elle, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. En outre, l'immatriculation des VEB a un lien direct avec le régime de subvention allégué et, partant, les informations demandées sont à la fois pertinentes et nécessaires pour permettre à la Commission d'évaluer correctement le régime.
- (317) Si, comme indiqué à la section 3.9, la Commission a provisoirement décidé de ne pas formuler de conclusions sur ce régime, elle se réserve le droit d'examiner plus avant l'applicabilité de mesures compensatoires à l'égard d'un tel programme. Il se peut dès lors que la Commission doive se fonder sur les données disponibles pour formuler ses conclusions relatives au régime d'exonération de l'impôt sur les ventes, dans le cas où elle recueillerait suffisamment d'éléments permettant de conclure qu'il est passible de mesures compensatoires.

3.3.2. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe SAIC*

- (318) Dans un premier temps, le groupe SAIC a coopéré avec la Commission en répondant au questionnaire. En particulier, ses entités liées, dont six producteurs de VEB, ont répondu au questionnaire. Toutefois, ces réponses ont été jugées très insuffisantes et, le 12 décembre 2023, la Commission a informé le groupe SAIC de son intention d'appliquer l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les informations non fournies avant les visites de vérification ainsi que du fait que, faute de recevoir ces informations, elle pouvait fonder ses conclusions sur les données disponibles. Les informations manquantes concernaient notamment le coût de production, des données détaillées sur les achats des principaux intrants et l'absence de réponses au questionnaire de sociétés liées participant à des activités liées au produit soumis à l'enquête pour lesquelles une réponse au questionnaire avait été demandée.
- (319) Le groupe SAIC n'a pas fourni les informations manquantes, en invoquant le nombre élevé de sociétés liées au sein du groupe, et a soutenu que l'application des «données disponibles» ne refléterait pas dûment son niveau élevé de coopération jusqu'à ce stade de l'enquête. Selon lui, le nombre élevé de réponses insuffisantes présentées était dû à la quantité, souvent injustifiée, d'informations demandées par la Commission ainsi qu'au lourd travail de coordination nécessaire entre les nombreuses sociétés liées.

- (320) Toutefois, l'absence de coopération a été confirmée avant, pendant et après les visites de vérification, étant donné que des informations essentielles, y compris, notamment, les coûts de production, les nomenclatures produits, les spécifications de produit, y compris la composition chimique des matières premières achetées auprès des fournisseurs, la liste des achats, transaction par transaction, pour les fournisseurs et des informations relatives aux aides reçues, n'ont pas été fournies. La Commission a expliqué au groupe SAIC que ces informations étaient jugées nécessaires pour parvenir à des conclusions concrètes en ce qui concerne les subventions reçues dans le cadre de diverses mesures de soutien. En outre, il est apparu que d'autres sociétés liées n'avaient pas non plus répondu au questionnaire, alors qu'elles auraient été tenues de le faire, au regard de leurs activités.
- (321) La Commission a conclu que l'absence de telles informations nécessaires entravait l'enquête. Par conséquent, le 23 avril 2024, le groupe SAIC a été dûment informé des conséquences de sa coopération partielle à l'enquête et de l'intention de la Commission d'appliquer l'article 28 du règlement de base en ce qui concerne les informations non fournies ou celles qui n'ont pas pu être vérifiées. La Commission a invité la société à présenter ses observations.
- (322) Le 30 avril 2024, la Commission a reçu des observations de la part du groupe SAIC. Le groupe SAIC a contesté l'évaluation par la Commission du niveau global de coopération fourni par les différentes entités faisant partie du groupe et a avancé plusieurs arguments amenant à conclure que l'application envisagée de l'article 28 du règlement de base n'était pas justifiée.

3.3.2.1. L'allégation du groupe SAIC selon laquelle les critères juridiques relatifs à l'application de l'article 28 du règlement de base n'étaient pas remplis

- (323) Le groupe SAIC a déclaré que certains aspects de l'appréciation de la Commission relative à l'application de l'article 28 du règlement de base dénaturaient les faits du dossier et a répété qu'il avait coopéré à l'enquête au mieux de ses possibilités. Le groupe SAIC a expliqué que, dans les cas où il s'était trouvé dans l'impossibilité de fournir les informations complètes demandées, ou n'avait pu fournir que des informations partielles, il avait communiqué des «documents subsidiaires» afin de faciliter l'enquête de la Commission.
- (324) À cet égard, le groupe SAIC a fait référence à l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base, ainsi qu'à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne ⁽¹⁰³⁾, en soutenant que même les réponses incomplètes ou insuffisantes devraient être acceptées.
- (325) Le groupe SAIC a attiré l'attention sur une conclusion formulée par la Cour dans cette affaire ⁽¹⁰⁴⁾, dans laquelle elle a considéré que «la notion d'«informations nécessaires» renvoie aux renseignements détenus par les parties intéressées que les institutions de l'Union leur demandent de fournir afin d'établir les conclusions qui s'imposent dans le cadre de l'enquête antidumping». Dans la même affaire ⁽¹⁰⁵⁾, la Cour a déclaré que «c'est à ces institutions qu'incombe la charge d'établir la preuve de l'existence d'un dumping, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et ce préjudice et, partant, le caractère «nécessaire» d'une information pour parvenir aux conclusions qui s'imposent dans le cadre de l'enquête antidumping».
- (326) À la lumière de la conclusion de la Cour, le groupe SAIC a considéré qu'«eu égard à la nature extrêmement complexe de la présente enquête (à la fois en ce qui concerne le volume important d'informations demandées, le grand nombre de sociétés tenues de fournir des informations et le court délai imparti pour fournir lesdites informations), la Commission ne devrait pas appliquer les critères susmentionnés de manière trop stricte aux informations fournies» et que «là où les informations sont jugées insuffisantes, l'utilisation des données disponibles devrait être strictement limitée aux fins nécessaires de ces informations et, quoi qu'il en soit, ces données devraient être vérifiées au regard d'autres sources indépendantes, dans le strict respect de l'article 28, paragraphe 5, du règlement de base».

⁽¹⁰³⁾ Voir arrêt dans l'affaire T-413/13, *City Cycle Industries/Conseil*, EU:T:2015:164, point 120; arrêt dans l'affaire T-633/11, *Guangdong Kito Ceramics e.a./Conseil*, EU:T:2014:271, point 100; apport de l'Organe d'appel de l'OMC du 23 août 2001, États-Unis – Acier laminé à chaud, WT/DS184/AB/R, point 81; et arrêt dans l'affaire C-61/16 P, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd*, EU:C:2017:968

⁽¹⁰⁴⁾ Arrêt dans l'affaire C-61/16 P, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd*, EU:C:2017:968, points 53 à 57.

⁽¹⁰⁵⁾ Arrêt dans l'affaire C-61/16 P, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd*, EU:C:2017:968, point 65.

- (327) La Commission a rappelé que toutes les informations demandées avaient effectivement été fournies par le ou les autres groupes retenus dans l'échantillon et étaient donc aisément accessibles au groupe SAIC. Par conséquent, le groupe SAIC a choisi de ne pas fournir les informations demandées, comme en témoigne la liste des documents non soumis, qu'il a signée et acceptée au cours de la vérification. Cette liste démontre qu'elle a entravé l'enquête en omettant sciemment d'agir au mieux de ses capacités. En outre, les informations ont été jugées nécessaires pour parvenir à des conclusions appropriées dans le cadre de l'enquête relative aux subventions et, à cet égard, conformément aux constatations du Tribunal. En outre, toute information pertinente fournie par le groupe SAIC en tant que «documents alternatifs», y compris ceux présentant des lacunes, a été dûment prise en compte, lorsqu'elle est vérifiable. La Commission a eu recours aux données disponibles, y compris celles provenant de sources indépendantes, comme indiqué à la section 3.3 concernant les prêts préférentiels, l'assurance-crédit à l'exportation, les exonérations fiscales à l'achat, les intrants et la politique de subvention fiscale pour la promotion et l'application des nouveaux véhicules énergétiques, uniquement lorsque les informations fournies étaient manifestement insuffisantes (et énumérées dans les annexes signées conjointement aux rapports de vérification sur place) et qu'elle disposait d'éléments suffisants pour tirer des conclusions sur ces régimes. Il est erroné de supposer que la Commission a appliqué de manière trop stricte les critères énoncés à l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base.
- (328) Étant donné que le groupe SAIC a affirmé dans ses observations que «le bénéfice du doute devrait être accordé aux informations figurant dans le dossier telles qu'elles ont été fournies», la Commission a expliqué, dans l'information finale sur les faits et considérations essentiels adressée au producteur-exportateur retenu dans l'échantillon, qu'au moment d'utiliser les données disponibles au sens de l'article 28 du règlement de base, elle avait utilisé toutes les informations fournies par le groupe SAIC dans toute la mesure du possible et n'avait eu recours à des sources publiques indépendantes qu'en l'absence de telles informations vérifiées. L'argument selon lequel les critères juridiques relatifs à l'application de l'article 28 du règlement de base n'étaient pas remplis a donc été rejeté.

3.3.2.2. Demandes de renseignements relatives aux fournisseurs liés

- (329) Comme indiqué aux considérants 318 et 319, plusieurs sociétés liées non déclarées, pour lesquelles le groupe SAIC n'a pas répondu au questionnaire, ont été découvertes au cours de l'enquête. Il a été constaté que ces «nouvelles» sociétés étaient liées et intervenaient dans différentes relations contractuelles majeures impliquant des activités telles que la fourniture d'intrants, de fonds propres, de prêts, de garanties et d'autres types de financement au sein du groupe SAIC. Ce dernier a rejeté, à plusieurs reprises, les demandes de la Commission l'invitant à remplir un questionnaire, au motif qu'il s'agissait d'une violation de ses droits fondamentaux, sans toutefois avancer le moindre argument étayé.
- (330) Dans ses observations, le groupe SAIC a affirmé que ces sociétés liées ne pouvaient pas coopérer à l'enquête, ou n'étaient pas tenues de le faire, et qu'en tout état de cause, le recours à l'article 28 du règlement de base pour ces sociétés n'était pas justifié ou devait être strictement limité. Les raisons invoquées par le groupe SAIC étaient liées à plusieurs éléments tels que:
- la très faible valeur transactionnelle de la société liée dans le chiffre d'affaires du groupe SAIC (moins d'1 %),
 - l'absence de participations ou de contrôle significatif exercé sur les sociétés liées, confirmée par le fait que ces sociétés ont refusé d'accéder à la demande de coopération formulée par le groupe SAIC ou de fournir des documents confidentiels auxquels elles sont parties,
 - le fait que les activités commerciales des sociétés liées n'étaient couvertes ni par les instructions du questionnaire adressé aux producteurs-exportateurs ni par l'avis de clarification⁽¹⁰⁶⁾ publié par la Commission le 17 novembre 2023,
 - le volume de production résultant d'un contrat de travail à façon déjà couvert par la réponse du groupe SAIC,
 - le fait qu'au cours de la période d'enquête, la société liée alléguée n'avait pas d'opérations de R&D ni de contrats de R&D valides avec le groupe SAIC,
 - le fait qu'une société prétendument liée était le bénéficiaire, mais pas le titulaire d'un droit d'usage de terrains.

⁽¹⁰⁶⁾Note au dossier: sociétés liées tenues de répondre au questionnaire. (t23.005730)

- (331) La Commission a reconnu que, conformément à l'avis de clarification susmentionné, une société liée ayant une très faible valeur transactionnelle représentant moins de 1 % des achats du groupe SAIC pouvait effectivement être dispensée de répondre au questionnaire dans le cadre de la présente enquête. Elle s'est toutefois réservé le droit d'appliquer l'article 28 du règlement de base pour les pièces fournies par cette société liée au groupe SAIC, étant donné qu'elle n'avait pas été en mesure de vérifier ces informations.
- (332) La Commission a noté que le fournisseur lié en question et le groupe SAIC exploitaient conjointement une société afin de concevoir, de produire et de vendre des cellules et modules de batteries et des assemblages en batterie et qu'ils avaient donc juridiquement la qualité d'associés. Par conséquent, ils sont considérés comme liés au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission, ce qui justifie l'obligation légale de répondre au questionnaire relatif aux subventions en tant que partie liée, conformément aux instructions du questionnaire et à la correspondance ultérieure. L'argument du groupe a donc été rejeté.
- (333) Le groupe SAIC a fait valoir que la Commission devrait revoir son appréciation et s'abstenir d'appliquer l'article 28 du règlement de base à des sociétés ayant refusé de divulguer des liens financiers ou contractuels et un accord d'entreprise commune et, dans de tels cas, n'utiliser que les informations accessibles au public conformément à l'article 28, paragraphe 5, du règlement de base. La Commission a indiqué à plusieurs reprises au groupe SAIC que le fait que certaines informations soient considérées comme des «*secrets d'affaires essentiels*» était dénué de pertinence compte tenu du traitement confidentiel accordé à toute information soumise dans le cadre de la procédure antisubventions conformément à l'article 29 du règlement de base. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (334) Le groupe SAIC a affirmé que la Commission n'avait pas dûment expliqué pourquoi certaines sociétés liées auraient dû remplir un questionnaire. Or, dans sa deuxième demande, la Commission a expliqué que, selon les informations disponibles dans le dossier (un organigramme montrant un important rôle financier et/ou de contrôle joué par les sociétés liées), ces sociétés étaient liées puisqu'elles semblaient participer à la fourniture de fonds propres, de prêts ou d'autres types de financement au sein du groupe SAIC. Toutefois, après avoir reçu du groupe SAIC une deuxième réponse négative à sa demande, la Commission ne l'a pas réitérée et a informé le groupe SAIC des conséquences d'un refus de coopération le 23 avril 2024.
- (335) Le groupe SAIC a refusé de répondre au questionnaire en ce qui concerne une société liée dont il a été constaté, lors de l'une des visites de vérification, qu'elle avait conclu un contrat de travail à façon. Bien que le groupe SAIC ait reconnu que cette société liée intervenait dans la production du produit soumis à l'enquête, il a également affirmé que la Commission aurait dû «*confirmer*» la nécessité de répondre au questionnaire. Cette observation a mis en évidence le manque de coopération du groupe SAIC, qui a finalement affirmé que tout recours à l'article 28, le cas échéant en ce qui concerne cette société liée, devrait se limiter à des éléments non liés aux subventions. Cet argument a été rejeté.
- (336) En réalité, l'existence de ces sociétés liées a été révélée par les informations fournies dans la première communication d'informations préalable à la soumission des réponses au questionnaire, par les réponses au questionnaire ou lors des visites de vérification sur place effectuées occasionnellement. Ces sociétés liées étaient soit des fournisseurs ou des clients du groupe SAIC et semblaient souvent participer à des activités en rapport avec le produit soumis à l'enquête, que ce soit en tant qu'instituts de recherche, fournisseurs de pièces et de composants repris dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve, sociétés de logistique, etc. Compte tenu de la nature de leurs activités, elles auraient dû répondre au questionnaire, ce qui aurait permis à la Commission de vérifier les informations et, éventuellement, de demander d'autres éléments de preuve.

3.3.2.3. Informations non fournies par le groupe SAIC et autres documents non divulgués avant et pendant les visites de vérification sur place

- (337) Dans ses observations, le groupe SAIC a affirmé qu'à la suite d'importantes demandes de complément d'information reçues de la Commission, certaines informations avaient été effectivement fournies ultérieurement et avaient pu être entièrement vérifiées lors des visites de vérification sur place. Toutefois, il n'a fait référence qu'à des informations relatives aux achats et à l'exonération de l'impôt sur la consommation pour les clients nationaux, admettant ainsi que toutes les autres informations manquantes sont restées non divulguées pendant l'enquête. En réalité, les demandes de complément d'information ont mis en lumière d'importants aspects que les différents producteurs appartenant au groupe SAIC avaient délibérément omis de mentionner (des informations dans leurs réponses au questionnaire relatives aux prévisions de production et de vente, au coût de production, aux achats et à l'exonération de l'impôt sur la consommation pour les ventes intérieures).

- (338) Le groupe SAIC a fourni un aperçu des documents non présentés avant et pendant les visites de vérification sur place, en demandant à la Commission de n'appliquer l'article 28 du règlement de base qu'à ces documents qui n'avaient pas été communiqués par certaines entités. La Commission a examiné les listes et maintenu sa position concernant les éléments figurant sur la liste envoyée au groupe SAIC qui avaient été examinés sur la base des données disponibles, tels que les programmes d'aides, la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate, l'abandon de recettes par le biais de mécanismes de réduction et d'exonération des impôts et la fourniture de financements préférentiels (tels que des obligations et des apports de fonds propres) ainsi qu'en ce qui concerne les réponses manquantes au questionnaire. La demande de ne pas rejeter les informations fournies en ce qui concerne les éléments énumérés ci-dessous a été rejetée:
- (a) *Nomenclature des produits finis et spécifications des produits fournis (par exemple, composition chimique, ingrédients, etc.)*
- (339) Les nomenclatures produits sont des listes détaillées des matières premières, des composants et des instructions nécessaires à la fabrication de produits. La Commission a expliqué à plusieurs reprises au groupe SAIC leur importance pour l'enquête, étant donné que ces listes permettent de déterminer les principaux composants et matériaux qui composent le produit fini et ainsi que leur origine.
- (340) Dans la présente affaire antisubventions, la nomenclature produit était également importante pour connaître les pièces utilisées dans l'assemblage du produit fini (les VEB ou des composants tels que les batteries), les quantités utilisées, leurs spécifications, le numéro de matériau interne et, par conséquent, le nom de leurs fournisseurs. Les nomenclatures produits permettent également d'établir un lien direct avec le coût de production, puisqu'elles peuvent servir de base au calcul des coûts standards, des coûts réels et des variations résultant de la différence entre eux.
- (341) Le groupe SAIC n'a fourni de données complètes ni sur la nomenclature produit ni sur les coûts de production et a maintenu que la nomenclature produit n'était pas nécessaire pour une enquête antisubventions, étant donné qu'elle ne concernait aucun des éléments intervenant dans le calcul de la marge de subvention. La Commission n'était pas d'accord avec cette appréciation et a confirmé que ces informations étaient nécessaires pour pouvoir évaluer l'exhaustivité et l'exactitude des informations relatives au coût de production, mais aussi aux pièces et composants les plus importants.
- (342) Le groupe SAIC a reconnu que les informations relatives aux spécifications des produits ne pouvaient être fournies qu'au cas par cas et uniquement en partie. Il a également estimé que la Commission aurait pu utiliser une approche différente pour pouvoir rapprocher les données fournies. Selon lui, demander à chaque entité le même niveau d'informations concernant la nomenclature produit était en réalité un traitement inéquitable constitutif d'une violation de la charte des droits fondamentaux, puisqu'il existait d'autres méthodes disponibles pour vérifier les informations fournies dans le tableau concernant la fourniture de pièces.
- (343) La Commission a maintenu qu'aucun des fournisseurs de batteries liés n'avait fourni les documents justificatifs nécessaires demandés par l'équipe chargée de l'enquête et, en particulier, leurs spécifications. La Commission a d'abord considéré que toutes les entités auraient dû fournir des informations sur la nomenclature produit, étant donné que, lorsqu'elles y ont été invitées au moment des visites de vérification sur place, elles ont confirmé que, bien qu'elles disposent de ces informations, elles ne pouvaient les communiquer pour différentes raisons, essentiellement liées à l'accord de confidentialité conclu avec ses fournisseurs et aux propres secrets d'affaires de la société. En outre, les entités ont effectivement utilisé la nomenclature produit lors de la préparation de leur réponse au questionnaire afin de déterminer quels intrants devaient être déclarés et quels fournisseurs de ces intrants devaient répondre au questionnaire. Il s'agit là de l'une des raisons pour lesquelles la Commission a renouvelé sa demande après la visite de vérification sur place. De fait, contrairement à sa pratique habituelle, la Commission a permis à chaque entité de fournir les informations relatives à la nomenclature produit et aux spécifications des autres pièces et matières premières fournies en se réservant toutefois le droit de ne pas en tenir compte, puisqu'elles ne pourraient pas être vérifiées sur place.
- (344) Comme indiqué ci-dessus, le groupe SAIC a prétendu que la composition chimique et les spécifications des cellules et systèmes de batteries utilisés par certains producteurs pouvaient être vérifiées sans utiliser la nomenclature produit ou que les informations relatives à la spécification de certaines matières premières utilisées par certains producteurs de produits liés aux batteries pouvaient être vérifiées sans avoir recours à une nomenclature produit. Dans certains cas, le groupe SAIC a fourni des informations liées à la nomenclature produit dans le cadre des preuves de vérification.

(345) Toutefois, le fait qu'une société autorise la Commission à consulter une nomenclature produit relative à un seul type du produit soumis à l'enquête ne saurait en aucun cas être considéré comme équivalant à la fourniture des informations demandées. En plus de la non-exhaustivité des informations que la Commission a été autorisée à consulter (concernant un seul type du produit soumis à l'enquête et dans certains cas exceptionnels), le groupe SAIC a confirmé qu'il avait refusé de fournir à la Commission des informations aisément disponibles lorsqu'il a été invité à le faire.

(346) La Commission a, dans un premier temps, rejeté l'argument selon lequel la nomenclature produit n'était pas pertinente en l'espèce et n'aurait pu avoir une quelconque incidence sur le calcul du montant de la subvention. Dans un deuxième temps, après avoir déterminé que les batteries et d'autres matières premières constituaient des facteurs clés susceptibles de faire l'objet de subventions, en l'absence d'informations sur la nomenclature produit qui lui auraient permis d'évaluer l'exhaustivité, l'exactitude et les spécifications des pièces fournies aux producteurs retenus dans l'échantillon, la Commission a décidé d'utiliser, en tant que données disponibles, des sources indépendantes d'informations sur les matières premières.

(b) *Liste des achats de pièces et de composants «transaction par transaction» (livre comptable)*

(347) Dans ses observations relatives à l'application de l'article 28, le groupe SAIC a confirmé que, pour des raisons de confidentialité, il ne pouvait pas toujours fournir les listes d'achats «transaction par transaction», étant donné que ces éléments étaient liés aux coûts de production et constituaient donc des secrets d'affaires. Toutefois, dans certains cas, il a affirmé que le tableau en question pouvait être vérifié lors des visites de vérification sur place. Le groupe SAIC a soutenu qu'il avait présenté un résumé complet des informations demandées sous la forme de tableaux, qui contenait toutes les informations nécessaires au calcul du montant de la subvention et que la Commission pouvait vérifier lors des visites de vérification sur place. Toutefois, il n'a pu fournir qu'une capture d'écran des informations montrées à la Commission, étant donné que la source de ces informations demeurait confidentielle, et la liste d'achats demandée, bien qu'aisément disponible, n'a pas pu être fournie. Le groupe SAIC a conclu qu'en tout état de cause, les informations communiquées satisfaisaient aux critères de l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base.

(348) La Commission a contesté l'affirmation selon laquelle les informations communiquées répondaient aux critères de l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base. Refuser l'accès direct à certains documents et fournir des captures d'écran ou des données agrégées sans communiquer les informations pertinentes demandées ne saurait en aucun cas équivaloir à fournir les informations demandées sous la forme d'un document permettant de prouver que les informations ont été dûment vérifiées. Ne pas fournir toutes les données effectivement demandées rend difficile de parvenir à une conclusion raisonnablement correcte. En outre, étant donné que les informations étaient aisément disponibles, on ne saurait considérer que la partie a agi au mieux de ses possibilités.

(349) La Commission a également fait observer que les informations relatives aux achats ne reflétaient pas le coût réel, mais le coût standard [le coût budgétaire inscrit dans la planification des ressources de l'entreprise (ci-après l'«ERP») de la société]. Sur cette base, et compte tenu des conclusions susmentionnées relatives à la nomenclature produit, la Commission n'a pas été en mesure de vérifier l'exactitude des informations sur la quantité et les coûts des pièces et composants déclarés par les producteurs du produit soumis à l'enquête retenus dans l'échantillon et elle a par conséquent rejeté l'allégation selon laquelle les informations communiquées répondaient aux critères de l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base.

(c) *Accord-cadre d'achat (version complète) pour les fournisseurs de pièces et de composants énumérés dans le tableau E-3-3 (a/b)*

(350) Dans ses observations, le groupe SAIC a allégué que, dans un cas, il avait rapproché sur place une liste «transaction par transaction» avec ses registres comptables. Il a affirmé que, pour cette entité et les autres entités productrices, il avait fourni, lorsqu'il y avait été invité lors des visites de vérification sur place, les documents d'achat pertinents, y compris les factures, les bons de commande et les inscriptions dans les systèmes d'ERP, sous la forme de preuves de vérification. En particulier, deux fournisseurs de batteries ont communiqué leurs contrats avec des clients, à savoir les constructeurs de VEB appartenant au groupe, en tant que preuves de vérification. Le groupe SAIC a donc considéré que les critères de l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base étaient remplis et que la Commission devait tenir pleinement compte de ces informations.

(351) La Commission a rejeté l'argument selon lequel le groupe SAIC avait pleinement coopéré en fournissant une série d'accords-cadres d'achat. Le groupe SAIC a d'ailleurs lui-même reconnu qu'en raison de la nature prétendument hautement confidentielle de ces documents, il ne pouvait pas fournir d'accords-cadres d'achat dans leur intégralité pour les fournisseurs de pièces et de composants énumérés dans la section pertinente de la réponse au questionnaire. Cela a également été confirmé par la liste des documents non communiqués pendant ou après la visite de vérification, indiquant qu'aucun ensemble complet de documents incluant des documents tels que le contrat-cadre et les spécifications techniques n'avait pu être fourni. La Commission a par ailleurs rappelé au groupe SAIC qu'il aurait dû fournir ce document dans le cadre de sa réponse au questionnaire initial. Compte tenu du traitement confidentiel accordé à toute information «sensible» soumise dans le cadre d'une procédure antisubventions, cette allégation n'était pas étayée. Étant donné que le groupe SAIC pouvait aisément accéder à ces documents et qu'il aurait dû les fournir dans le cadre de sa réponse au questionnaire, la Commission a considéré qu'il n'avait pas agi au mieux de ses possibilités. La Commission a donc rejeté l'allégation selon laquelle les informations communiquées répondaient aux critères de l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base.

(d) *Listes de ventes «transaction par transaction» (2020 – période d'enquête) indiquant la valeur et le volume des ventes, la date, le modèle, le numéro d'article, le code abrégé, le NIV, le nom du client, le prix de détail, le prix de vente, le prix net, le prix net hors TVA et la quantité et précisant si la société est liée/indépendante et si le produit est soumis ou non à l'enquête*

(352) La Commission a considéré que montrer des fichiers Excel et des extraits de livres comptables sur un écran et fournir des captures d'écran sans préciser les informations sous-jacentes ne saurait remplacer la fourniture de la liste complète des ventes, transaction par transaction, afin de permettre un rapprochement complet des chiffres communiqués dans les tableaux pertinents.

(353) Dans ses observations, le groupe SAIC a affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte de la diversité des systèmes comptables et financiers qui existaient en son sein et qu'il n'était ni essentiel ni nécessaire pour la Commission de recevoir une liste «transaction par transaction» pour rapprocher entièrement les tableaux du questionnaire relatifs aux ventes. La Commission devrait donc s'abstenir d'utiliser l'article 28, étant donné que certaines des sociétés vérifiées ont communiqué la liste «transaction par transaction» dans le cadre des preuves de vérification et qu'en tout état de cause, les informations fournies par les différentes entités satisfont aux critères énoncés à l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base.

(354) La Commission a estimé que ces informations, fournies uniquement sur la forme de captures d'écran et ne comportant que des données limitées ou des exemples, rendraient impossibles la vérification et le rapprochement de chiffres essentiels, et a donc rejeté cet argument. N'ayant pas reçu les informations détaillées, mais uniquement des captures d'écran, la Commission n'a pas pu vérifier l'exactitude des informations communiquées, par exemple en s'assurant que les différentes transactions de vente concernaient bien le produit soumis à l'enquête.

(e) *Accords d'entreprises communes*

(355) Dans ses observations, le groupe SAIC a confirmé qu'il se trouvait dans l'impossibilité de fournir les exemplaires originaux des accords d'entreprises communes pour certaines de ses entités de production, en soutenant toutefois que le contenu de ces accords était reflété dans les statuts des entreprises puisque les accords y avaient été «réitérés». Une seule entité a fourni l'accord d'entreprise commune dans le cadre de sa réponse au questionnaire initial.

(356) Comme indiqué ci-dessus, la Commission a précisé à plusieurs reprises au groupe SAIC que le fait que certaines informations soient considérées comme des «secrets d'affaires essentiels» était dénué de pertinence compte tenu du traitement confidentiel accordé à toute information soumise dans le cadre de la procédure antisubventions conformément à l'article 29 du règlement de base. L'argument selon lequel le contenu des accords d'entreprises communes manquants a été «réitéré» dans les statuts ne peut être vérifié sans avoir reçu les accords en question. Si un producteur de VEB du groupe SAIC a transmis une copie de son accord d'entreprise commune, aucun des autres producteurs de VEB n'en a fait autant. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(f) *Plans d'investissement, approbation, suivi de l'investissement et études de faisabilité 2020-2023 et prévisions de vente*

(357) Le groupe SAIC a affirmé que les documents demandés (plans d'investissement, approbation, suivi de l'investissement et études de faisabilité 2020-2023 et prévisions de vente) n'étaient pas pertinents pour le calcul du montant de la subvention pendant la période d'enquête étant donné qu'ils ne contenaient aucun élément ni aucune donnée nécessaire au calcul de ce montant. En outre, les documents demandés soit étaient déjà disponibles dans les rapports annuels accessibles au public soit contenaient des informations confidentielles sur des parties sur lesquelles le groupe SAIC n'exerçait aucun contrôle significatif et ne pouvaient donc être divulgués.

(358) La Commission était en désaccord avec le groupe SAIC. Selon elle, les informations permettant d'évaluer la nature et le volume des investissements prévus concernant le produit soumis à l'enquête étaient pertinentes pour l'enquête, non seulement pour évaluer la menace de préjudice important, mais aussi, par exemple, pour évaluer la capacité de production du produit soumis à l'enquête. Cet argument a dès lors été rejeté.

(g) *Documents relatifs au rapport prévisionnel pour les «crédits NEV» (voir article 18 de la consommation moyenne de carburant de l'entreprise pour les voitures particulières et les véhicules à énergie neuve, gestion parallèle des points)*

(359) Le groupe SAIC a affirmé qu'il n'était pas nécessaire de fournir les rapports prévisionnels demandés, étant donné qu'ils n'étaient pas existants ou qu'ils étaient liés aux informations postérieures à la période d'enquête et qu'ils n'avaient donc pas besoin d'être vérifiés. Par conséquent, le groupe SAIC a conclu qu'il serait dénué de pertinence d'appliquer l'article 28 en ce qui concerne cet élément de l'enquête.

(360) Étant donné que la Commission a estimé qu'elle n'était pas en mesure de vérifier ces allégations lors des visites de vérification sur place, l'argument selon lequel il serait dénué de pertinence d'appliquer l'article 28 en ce qui concerne cet aspect de l'enquête a été rejeté.

(h) *Autorisations bancaires, lignes de crédit.*

(361) La Commission a souligné que les agréments bancaires fournis ne couvraient pas toutes les banques avec lesquelles les entités du groupe SAIC entretenaient une relation commerciale et que le modèle de questionnaire relatif à l'agrément bancaire avait été modifié sans notification préalable.

(362) Le groupe SAIC a affirmé qu'il avait modifié le modèle afin d'inclure les acceptations bancaires et les lignes de crédit dans le champ d'application des autorisations à la banque et que par conséquent, ces modifications du modèle ne devraient en aucune manière être considérées comme une réduction du champ d'application de ces autorisations, bien au contraire. Le groupe SAIC a soutenu que les informations demandées ont été fournies et devraient être utilisées telles quelles par la Commission.

(363) La Commission a observé que certaines entités du groupe SAIC n'avaient pas communiqué d'informations relatives à leurs autorisations à la banque, leurs lignes de crédit et leurs conversions de dettes en capital et qu'elle n'avait donc pas reçu des informations cruciales pertinentes pour ces aspects de l'enquête. Cet argument a dès lors été rejeté.

(i) *Programmes d'aides*

(364) Tout en ne contestant pas avoir reçu des aides de la part des pouvoirs publics chinois, le groupe SAIC a affirmé qu'il n'était pas essentiel d'utiliser «les montants individuels de chaque aide, la date de réception des aides, la description des aides, les communications correspondantes des pouvoirs publics précisant la nature des aides et d'autres informations nécessaires» aux fins du calcul du montant de la subvention, étant donné que les montants déclarés concernaient les aides reçues pour les entités dans leur ensemble et non pas uniquement celles relatives au produit soumis à l'enquête. En outre, le montant des aides reçues au cours de la période d'enquête, tel qu'indiqué dans les tableaux, pouvait être directement rapproché de la balance générale et des comptes du grand livre comptable, en particulier ceux relatifs au résultat hors exploitation et/ou aux revenus de subventions.

(365) Toutefois, la Commission s'est ainsi trouvée dans l'impossibilité de déterminer les régimes de subvention sous-jacents et le montant des aides reçues au cours de la période d'enquête ainsi que de savoir si ces aides concernaient ou non des actifs immobilisés. La Commission a rejeté l'argument selon lequel les informations relatives aux aides pouvaient être vérifiées.

(j) *Droits relatifs à l'utilisation du sol*

- (366) Le groupe SAIC a affirmé que les droits relatifs à l'utilisation du sol n'étaient pas l'un des domaines couverts dans la demande de documents sous-jacents de la Commission. En outre, la Commission n'avait aucune question relative à ces droits après les visites de vérification, excepté pour deux entités auxquelles elle a répondu le 21 février 2024.
- (367) Pour certains documents demandés lors des visites de vérification, certaines entités du groupe SAIC ont expliqué que ces documents remontaient à 10 ou 20 ans et qu'ils avaient déjà été archivés, ou qu'ils concernaient un tiers sur lequel elles n'exerçaient aucune autorité. Le groupe SAIC a donc soutenu que le montant déclaré pour les droits relatifs à l'utilisation du sol devrait être réputé exact et utilisé en tant que tel et que la Commission ne devrait pas appliquer l'article 28. La Commission a considéré qu'elle avait demandé l'accord initial, le contrat d'achat et les documents justificatifs relatifs à ces droits, où figurait le prix initial payé pour eux, et a constaté dans plusieurs cas que les informations reçues étaient incomplètes et qu'il était donc impossible de les vérifier entièrement. Cet argument a dès lors été rejeté.

(k) *Obligations et financements interentreprises*

- (368) Le groupe SAIC a affirmé que la Commission n'avait pas demandé les documents relatifs aux obligations et aux financements interentreprises. Il a souligné que la section du questionnaire relative à l'octroi de financements préférentiels par des banques stratégiques d'État et des banques commerciales publiques ne demandait pas d'informations sur les titres adossés à des actifs et a donc rejeté toute application envisagée de l'article 28.
- (369) La Commission a considéré que le questionnaire demandait spécifiquement des informations sur les financements interentreprises et, en particulier, sur les obligations. Premièrement, les sociétés qui participent à la fourniture de fonds propres ont été invitées à répondre au questionnaire; deuxièmement, les titres adossés à des actifs constituent un type d'obligations pour lequel des informations étaient demandées dans le questionnaire. La Commission a par ailleurs trouvé des informations publiques contradictoires sur les sociétés liées n'ayant pas coopéré (voir considérant 320), qui démontraient clairement que des informations cruciales sur les subventions n'avaient pas été communiquées; par conséquent, l'argument a été rejeté.

(l) *Rapport de conseiller fiscal sur la déduction de la R&D*

- (370) Le groupe SAIC a indiqué que les rapports de conseillers fiscaux sur la déduction de la R&D étaient généralement préparés par les conseillers fiscaux conformément aux instructions des sociétés; toutefois, leur préparation n'est pas obligatoire et, par conséquent, la demande visant à obtenir ces rapports n'était pas applicable. En outre, ces rapports n'étaient ni nécessaires ni essentiels pour vérifier d'éventuels montants de déduction de la R&D, puisque les montants de déduction déclarés dans la déclaration d'impôt sur le revenu des entreprises prévalaient sur ceux indiqués dans ces rapports. Le groupe SAIC a contesté toute application envisagée de l'article 28 du règlement de base.
- (371) La Commission a considéré que, comme elle l'a constaté lors d'une visite de vérification sur place, l'expurgation des informations figurant dans un rapport de conseiller fiscal sur la déduction de la R&D, qui permettait une déduction supplémentaire des dépenses de R&D, comme cela a été le cas pour l'une des entités, ne saurait être considérée comme une pleine coopération. N'ayant pas reçu ces informations, qui ne portaient prétendument pas sur le produit soumis à l'enquête, mais qui étaient aisément accessibles au groupe SAIC, la Commission n'a pas été en mesure d'évaluer la spécificité du régime d'exonération fiscale en cause. L'argument en question a dès lors été rejeté.

3.3.3. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe Geely*

- (372) Pendant l'enquête, la Commission a constaté que l'absence de certaines informations nécessaires entravait l'enquête. Plus particulièrement:
- il est apparu qu'un fournisseur du groupe Geely était réputé lié au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ⁽¹⁰⁷⁾ et qu'il n'avait pas répondu au questionnaire,

⁽¹⁰⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).

- aucune des sociétés de financement du groupe Geely ayant levé des fonds pour son activité de production de VEB au moyen de prêts syndiqués, de facilités bancaires bilatérales et de titres adossés à des actifs, y compris verts, n'a fourni de réponse complète au questionnaire,
 - aucune des sociétés du groupe Geely n'a fourni d'informations complètes sur la nature des programmes d'aides dans le cadre desquels elle bénéficiait d'un soutien, comme demandé dans le questionnaire,
 - le groupe Geely n'a pas déclaré tous les projets actuels et futurs liés à la production de VEB, comme demandé dans le questionnaire,
 - plusieurs entités du groupe Geely qui produisaient effectivement des VEB n'ont pas fourni de réponse complète au questionnaire, mais ont uniquement répondu aux sections prévues pour les fournisseurs d'intrants, en omettant de communiquer une grande partie des informations généralement attendues de producteurs,
 - le groupe Geely n'a pas non plus présenté l'annexe IV — Autorisation bancaire dans le cadre de sa réponse au questionnaire. Enfin, le groupe n'aurait pas fourni les informations sur les droits d'utilisation du sol détenus par les entités holding pertinentes pour un producteur-exportateur du groupe.
- (373) Par conséquent, le 23 avril 2024, la Commission a informé le groupe BYD de son intention d'appliquer l'article 28 du règlement de base en ce qui concerne les informations non fournies. La Commission a invité la société à présenter ses observations.
- (374) Le 30 avril 2024, le groupe Geely a présenté des observations concernant l'intention de la Commission d'utiliser les données disponibles en ce qui concerne les informations visées au considérant 372 et la lettre du 23 avril 2024.
- (375) Premièrement, le groupe Geely a fait valoir qu'il ne saurait être demandé à un fournisseur indépendant de fournir des informations confidentielles qu'il ne peut pas donner d'instructions et que, en tout état de cause, la Commission a reçu des informations raisonnablement pertinentes. Le groupe Geely ne possédait pas ce fournisseur et n'avait aucun pouvoir sur ses activités et sa gestion.
- (376) La Commission a noté, toutefois, que le fournisseur en question et le groupe Geely exploitaient conjointement une société afin de concevoir, de produire et de vendre des cellules et modules de batteries et des assemblages en batterie et qu'ils avaient donc juridiquement la qualité d'associés. Par conséquent, ils sont considérés comme liés au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission, qui, conformément aux instructions du questionnaire et à la correspondance ultérieure, justifie l'obligation légale de soumettre une réponse au questionnaire relatif aux subventions en tant que partie liée. L'argument du groupe a donc été rejeté.
- (377) Deuxièmement, le groupe Geely a affirmé ne pas être en position de fournir davantage d'informations provenant des sociétés de financement qui ont levé des fonds pour son activité de production de VEB. Toutes les entités du groupe Geely participant à des activités de financement liées aux VEB ont communiqué les réponses demandées aux sections A et E des questionnaires initiaux. Le groupe Geely a également soutenu que la demande était trop large et pas assez précise et qu'elle n'était pas directement pertinente pour l'enquête.
- (378) La Commission a toutefois recensé, à partir de sources accessibles au public, un certain nombre de titres adossés à des actifs (y compris verts) applicables au cours de la période d'enquête et émis par au moins une des sociétés du groupe Geely pour lesquels le groupe n'avait fourni aucune information, même après avoir reçu une demande spécifique en ce sens, alors que les titres adossés à des actifs étaient l'un des types d'obligations pour lesquels des informations avaient été demandées dans le questionnaire initial. L'argument du groupe Geely a donc été rejeté.
- (379) Troisièmement, en ce qui concerne la fourniture d'informations complètes sur la nature des programmes d'aides, le groupe Geely a expliqué que la nature et la description de ces programmes pouvaient presque toujours être déterminées à partir des reçus bancaires émis pour chaque versement d'aide. Le groupe Geely a également expliqué qu'il ne disposait pas d'informations supplémentaires sur les programmes d'aides, y compris sur leur base juridique, et qu'il y avait lieu de les demander aux pouvoirs publics chinois.

- (380) La Commission a fait remarquer que ces informations limitées, lorsqu'elles se trouvaient sur le reçu bancaire, ne lui permettaient pas de déterminer les régimes de subvention sous-jacents aux programmes d'aides pour le produit soumis à l'enquête. Parallèlement, comme indiqué au considérant 300, la Commission a souligné que les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucune information sur les aides ad hoc accordées aux groupes inclus dans l'échantillon. L'argument du groupe a donc été rejeté.
- (381) Quatrièmement, en ce qui concerne l'absence de rapports sur certains projets liés à la production de VEB, le groupe Geely considérait que les projets en cours et futurs tels que d'éventuels futurs lancements de nouvelles voitures n'étaient pas liés à la période d'enquête et ne relevaient pas du champ de la présente enquête. Il a également souligné le caractère hautement confidentiel et sensible sur le plan commercial de ces informations.
- (382) La Commission a observé que les projets actuels et futurs en rapport avec la production de VEB avaient été demandés dans le questionnaire initial, ainsi que lors des vérifications sur place, étant donné qu'un certain nombre de régimes de subvention sont liés à la future production de VEB, tandis qu'une hausse escomptée de la capacité de production de VEB est pertinente pour la détermination de l'existence d'une menace de préjudice. Sans ces informations complètes, la Commission n'était pas en mesure de déterminer l'ensemble des régimes de subvention sous-jacents qui concernaient le produit soumis à l'enquête. L'argument du groupe a donc été rejeté.
- (383) Cinquièmement, s'agissant du fait que des entités du groupe Geely qui produisaient effectivement des VEB n'ont pas fourni une réponse complète au questionnaire, le groupe Geely ne considérait pas ces sociétés comme des producteurs de VEB, étant donné que les véhicules qu'elles produisaient devaient encore subir une série de contrôles et de tests. Le groupe Geely a également indiqué qu'il avait fourni des informations supplémentaires sur ces sociétés, comme l'avaient demandé les services de la Commission.
- (384) La Commission a souligné que, si les sociétés ont fourni les informations demandées, leur soumission très tardive l'a empêchée d'en vérifier l'exhaustivité et l'exactitude. En particulier, elle n'a pu valider de manière adéquate les fournitures de certains intrants par rapport au volume de production et aux coûts des VEB, étant donné que les informations sur les coûts fournies par ces sociétés ne présentaient pas le niveau de détail habituellement demandé aux entités productrices dans le questionnaire de la Commission. L'argument du groupe a donc été rejeté.
- (385) En ce qui concerne la fourniture de l'annexe IV – Autorisation à la banque, le groupe Geely a soutenu qu'il avait présenté une version consolidée des autorisations aux banques au moment de la soumission des réponses au questionnaire initial. La Commission a repris le document soumis et en a confirmé l'utilisabilité.
- (386) Enfin, s'agissant de la fourniture d'informations sur les droits relatifs à l'utilisation du sol pertinents pour un producteur-exportateur du groupe, le groupe Geely a indiqué que les droits relatifs à l'utilisation du sol détenus pour son siège ne concernaient pas la production et les ventes de VEB et étaient dénués de pertinence et d'importance pour l'enquête.
- (387) La Commission a fait remarquer que ce siège était en partie utilisé pour les activités relatives aux VEB. Par conséquent, les subventions relatives à ce siège devraient être imputées proportionnellement aux activités qui y sont réalisées concernant les VEB, et leur importance ne saurait être déterminée sans disposer des informations de base sur les droits relatifs à l'utilisation du sol détenus. L'argument du groupe a donc été rejeté.

3.3.4. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe BYD*

- (388) Le 8 décembre 2023, la Commission a informé le groupe BYD de son intention d'appliquer l'article 28 du règlement de base en ce qui concerne les informations qu'il n'avait pas fournies et a invité la société à présenter des observations à ce sujet. Le groupe BYD a communiqué les informations manquantes le 15 décembre 2023.

- (389) Dans le cadre de l'enquête, la Commission a constaté que le groupe BYD n'avait pas divulgué ses liens avec (au moins) deux fournisseurs de matières premières utilisées dans la production de batteries et que ces sociétés n'avaient donc pas répondu au questionnaire. En outre, il a été constaté que ces deux fournisseurs fournissaient des quantités significatives de lithium, représentant plus de 1 % des achats d'intrants totaux des sociétés ayant répondu au questionnaire. De surcroît, aucune information relative aux fournisseurs indépendants n'a été transmise aux pouvoirs publics chinois, alors que le questionnaire antisubventions contenait des dispositions relatives à la divulgation des fournisseurs indépendants, et l'annexe IV – Autorisation à la banque n'a pas non plus été fournie. La Commission a conclu que l'absence de telles informations nécessaires entravait l'enquête et l'accès aux informations relatives aux régimes en cause. Par conséquent, le 24 avril 2024, la Commission a informé le groupe BYD de son intention d'appliquer l'article 28 du règlement de base en ce qui concerne les informations non fournies et a invité la société à présenter des observations.
- (390) Le 30 avril 2024, le groupe BYD a présenté des observations concernant l'intention de la Commission d'utiliser les données disponibles en ce qui concerne les informations visées au considérant 389.
- (391) Premièrement, le groupe BYD a soutenu qu'aucune information relative aux fournisseurs de matières premières liés n'avait été fournie car le questionnaire indiquait que seules les sociétés liées intervenant dans la «production d'actifs immobilisés ou d'intrants utilisés dans le procédé de production du producteur-exportateur, tels que les intrants énumérés à la section E-3-3 ci-dessous» devaient y répondre. Sur cette base, le groupe BYD a fait valoir que certains intrants n'étaient pas utilisés dans le procédé de production du producteur-exportateur, mais plutôt dans celui du producteur de batteries en amont.
- (392) Il a également déclaré qu'il avait soumis une liste de fournisseurs aux pouvoirs publics chinois en suivant le même raisonnement (c'est-à-dire en y incluant les sociétés liées intervenant dans la production d'intrants utilisés dans le procédé de production du producteur-exportateur) et que, de ce fait, certains des intrants de la section E-3-3 étaient utilisés dans le procédé de production des producteurs de batteries, et non dans celui du producteur-exportateur.
- (393) La Commission a rappelé que, le 17 novembre 2023, elle avait versé une note au dossier comportant des clarifications au sujet des sociétés liées qui devaient répondre au questionnaire, en ajoutant que les sociétés liées, «qu'elles soient liées à des producteurs qui vendent sur le marché intérieur ou à l'exportation», qui intervenaient dans la production d'actifs immobilisés ou d'intrants, y compris de matières premières, de parties ou de composants couverts à la section E-3-3 du questionnaire, «utilisés dans le procédé de production des entités de fabrication» étaient tenues de répondre au questionnaire. Compte tenu de cette clarification, la Commission a considéré que la société aurait dû fournir des indications claires et complètes sur sa structure et ses fournisseurs, ce qui aurait entraîné pour ces derniers une obligation de répondre au questionnaire, en particulier pour les fournisseurs de matières premières utilisées dans la production de batteries. En outre, compte tenu du niveau d'intégration verticale du groupe BYD, la Commission a estimé qu'il n'était pas possible de considérer le procédé de production de batteries comme étant distinct et indépendant du procédé de production du producteur-exportateur. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (394) La Commission a également souligné que la section E-3-3b du questionnaire expliquait clairement qu'une liste complète des noms et coordonnées des fournisseurs de pièces et de matières premières pendant la période d'enquête aurait dû être fournie tant à la Commission qu'aux pouvoirs publics chinois. Le questionnaire précisait également que si le fournisseur n'était pas une société liée, il convenait d'indiquer «le fournisseur indépendant initial du matériau en question». En plus des instructions susmentionnées, la Commission a observé que, dans la liste de fournisseurs envoyée aux pouvoirs publics chinois, la société avait déjà inclus certains noms de fournisseurs liés de matières premières utilisées dans la production de batteries. Si la Commission a reconnu que le groupe BYD avait transmis une liste de fournisseurs aux pouvoirs publics chinois, cette liste était incomplète, étant donné qu'elle n'incluait aucun fournisseur indépendant, contrairement à ce qui était demandé à la section E-3-3b du questionnaire, et n'incluait pas non plus les fournisseurs liés recensés par la Commission. L'absence de ces informations a entravé l'enquête, puisque les pouvoirs publics chinois n'ont pas eu la possibilité de contacter ces fournisseurs en amont afin qu'ils répondent au questionnaire. De ce fait, la Commission a rejeté cet argument.
- (395) Le groupe BYD a affirmé qu'il n'avait pas fourni l'annexe IV – Formulaire d'autorisation à la banque car le groupe considérait que la Commission était en mesure d'obtenir les informations demandées en examinant les informations fournies par les sociétés concernées et, en particulier, en s'adressant au centre de référence en matière de crédit de la Banque populaire de Chine.

- (396) Comme indiqué dans la lettre de la Commission du 24 avril 2024, les formulaires d'autorisation à la banque étaient jugés primordiaux pour la collecte d'informations auprès des pouvoirs publics chinois concernant les régimes de subvention en cause. Ces formulaires étaient nécessaires pour recevoir des données confidentielles des sociétés auprès des différentes banques ayant accordé des prêts au groupe BYD, des informations qui étaient demandées aux pouvoirs publics chinois. Sans ces formulaires, les banques n'étaient pas en mesure de fournir ces informations à la Commission par l'intermédiaire des pouvoirs publics chinois, ce qui entravait l'enquête. Partant, l'argument du groupe BYD a dû être rejeté.
- (397) Le groupe BYD a contesté le fait que l'un de leurs fournisseurs de matières premières liés aurait dû répondre au questionnaire. Selon lui, la Commission avait utilisé le mauvais dénominateur pour calculer le pourcentage de la valeur d'achat et la société avait en réalité fourni moins de 1 % de l'ensemble des achats réalisés par les sociétés productrices ayant répondu au questionnaire. Le groupe BYD a aussi évoqué le fait que la Commission avait accordé une exemption aux fournisseurs d'intrants représentant moins de 1 % des achats des producteurs de VEB. Il a en outre contesté l'utilité de répondre au questionnaire, étant donné que le fournisseur en question ne fournissait qu'une matière première indirectement utilisée dans la production de batteries.
- (398) La Commission a souligné que le pourcentage de la valeur d'achat indiqué dans son annexe à la lettre au titre de l'article 28 avait été calculé par la société elle-même et avait fait l'objet de discussions avec l'équipe chargée de l'affaire lors de la vérification effectuée dans les locaux de la société. Cette information figurait également dans les rapports de mission envoyés à la société. Par ailleurs, la Commission a reconnu qu'elle avait accordé une exemption aux fournisseurs d'intrants fournissant moins de 1 % de la valeur d'achat des producteurs de VEB du groupe BYD. Toutefois, cette décision a été prise sur la base des informations communiquées par le groupe afin d'étayer ses demandes d'exemption. La Commission a souligné qu'aucune information relative aux fournisseurs de matières premières liés n'avait été fournie au stade de l'ouverture de l'enquête et qu'elle ne disposait donc pas des informations sous-jacentes nécessaires pour apprécier si les fournisseurs de matières premières liés devaient répondre au questionnaire. Au stade de l'ouverture, malgré les instructions claires fournies à la section E-3-3 du questionnaire, le groupe BYD a limité les informations qu'il a communiquées sur la structure de la société aux pièces et composants énumérés dans la première partie de la section E-3-3. Enfin, la Commission a souligné que l'absence de réponse au questionnaire de la part des fournisseurs de matières premières liés avait empêché ses services de déterminer si des fournisseurs en amont bénéficiaient de subventions.
- (399) Le groupe BYD a contesté le fait qu'un autre fournisseur en amont aurait dû répondre au questionnaire, au motif que la participation de BYD était inférieure à 5 % pendant une partie de la période d'enquête et que le fournisseur ne pouvait donc pas être qualifié de partie liée et au motif que, compte tenu de cette participation limitée, les informations demandées n'étaient pas détenues par le groupe BYD ni sous le contrôle de ce dernier et ne pouvaient donc pas être communiquées par lui.
- (400) La Commission a rappelé que, pendant une partie de la période d'enquête, le groupe BYD détenait toujours plus de 5 % dans le fournisseur en amont en question et que ces liens n'ont pas été divulgués au début de l'enquête, mais uniquement pendant la procédure de complément d'information. De surcroît, compte tenu de la relation commerciale existante entre les deux sociétés, les deux parties apparaissaient clairement liées au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission. L'argument a par conséquent été rejeté. La Commission a réaffirmé que, compte tenu de l'importance de la matière première fournie dans le procédé de production du groupe BYD et du volume et de la valeur des achats effectués par BYD auprès du fournisseur en amont, et alors que la matière première en question était également incluse à la section E-3-3 du questionnaire, qui disposait expressément que les fournisseurs de matières premières liés devaient répondre au questionnaire, elle a considéré que le groupe BYD n'avait coopéré que partiellement en omettant de communiquer des informations utiles sur la structure du groupe et ses fournisseurs au début de l'enquête. Cette conclusion est également confirmée par le fait que la liste des achats auprès des fournisseurs n'a été fournie qu'à la suite de la première lettre au titre de l'article 28 mentionnée au considérant 388. L'article 28, paragraphe 1, du règlement de base dispose que, lorsqu'une partie intéressée «ne [...] fournit pas [les informations nécessaires] [...], des conclusions préliminaires ou finales, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles». L'absence de réponse au questionnaire de la part des fournisseurs de matières premières liés a empêché les services de la Commission d'évaluer si les fournisseurs en amont bénéficiaient de subventions et si le prix d'achat de l'un des principaux intrants utilisés dans la production de batteries pouvait être considéré comme conforme au principe de pleine concurrence.

3.3.5. Observations présentées par les pouvoirs publics chinois sur l'application envisagée de l'article 28 aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon

- (401) Le 30 avril 2024, les pouvoirs publics chinois ont présenté des observations contestant l'application envisagée de l'article 28 du règlement de base par la Commission et ont formulé ses conclusions sur la base des données disponibles pour des aspects spécifiques concernant trois producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.
- (402) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission non seulement «n'a pas rectifié son approche illégale sur plusieurs questions de procédure et de fond en l'espèce, mais a également négligé la complexité des industries concernées, le grand nombre de sociétés faisant partie des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon qui ont répondu au questionnaire dans l'affaire, la complexité des programmes allégués et les délais extrêmement serrés fournis par la Commission pour fournir la quantité injustifiable d'informations demandées aux sociétés». Les pouvoirs publics chinois ont affirmé dans ce cadre que la Commission avait violé à plusieurs égards les règles de l'Organisation mondiale du commerce (ci-après l'«OMC») et le règlement de base de l'UE.
- (403) À l'instar des allégations formulées par le groupe SAIC (voir considérants 323 à 328 ci-dessus), les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'application par la Commission de l'article 28 du règlement de base ne reposait pas sur une base juridique suffisante et qu'elle n'était pas conforme aux règles pertinentes de l'OMC. Les pouvoirs publics chinois ont fait référence à des demandes d'informations qui n'avaient pas été jugées «nécessaires» pour le recensement des subventions alléguées et en particulier pour le calcul de l'avantage. Leurs allégations, déjà examinées aux considérants 323 à 328, ont donc été rejetées.
- (404) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission avait alourdi de manière déraisonnable la charge incombant aux producteurs-exportateurs chinois dans le cadre de l'enquête: a) en élargissant le champ des sociétés liées tenues de répondre au questionnaire; b) en élargissant le champ des subventions alléguées faisant l'objet de l'enquête et des informations demandées, et en modifiant ou en complétant en permanence la liste d'informations demandées; et c) en imposant des délais extrêmement courts tout en demandant une quantité déraisonnable d'informations. Si les pouvoirs publics chinois ont reconnu que, dans plusieurs cas, les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon se sont trouvés dans l'impossibilité de fournir les informations demandées, la raison en était que la Commission leur avait imposé une charge déraisonnable. Enfin, les pouvoirs publics chinois ont déclaré que «[l]a conclusion de la Commission selon laquelle les entreprises incluses dans l'échantillon n'ont pas coopéré à l'enquête était manifestement contraire au principe d'enquête équitable et objective prévu dans les règles de l'OMC et le règlement antisubventions de base de l'UE».
- (405) Tout en reconnaissant que les trois producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient coopéré à divers degrés, la Commission a observé que les pouvoirs publics chinois n'avaient pas tenu compte d'un certain nombre d'éléments, dont:
- les nombreuses demandes de prorogation du délai auxquelles la Commission a fait droit afin d'alléger la charge qui incombait prétendument aux parties ayant coopéré,
 - l'argument de la «confidentialité» et du «secret d'affaires», qui empêchait prétendument les trois producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon de fournir des informations complètes. En particulier, l'ensemble des groupes avaient initialement refusé de fournir des informations sur le coût de production, de sorte que la Commission a été privée d'informations essentielles sur les intrants qui lui auraient permis de mieux comprendre la structure de coûts et de connaître les principaux intrants des VEB,
 - le défaut de coopération de plusieurs fournisseurs liés (comme souligné à la section 3.3.2.2 ci-dessus), et
 - la fourniture d'informations sous-jacentes incomplète sans aucune justification (comme souligné à la section 3.3.2.3 ci-dessus).
- (406) La Commission a dû envoyer de nombreuses demandes de complément d'information aux trois producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon les invitant à fournir les informations initialement demandées; elle a également tenté de satisfaire autant que possible leurs demandes de prorogation du délai et a même accepté de tenir compte d'informations fournies après les visites de vérification sur place afin de leur donner la possibilité de compléter les informations à fournir. La Commission a néanmoins constaté que, dans plusieurs cas, les entités appartenant à l'un des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient délibérément refusé à l'équipe de la Commission chargée de l'enquête l'accès aux informations. Dès lors, l'allégation selon laquelle les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon se sont vu imposer de manière injustifiée des charges excessives, qui les ont empêchés de coopérer, a été rejetée.

3.4. Subventions et programmes de subventions pour lesquels la Commission formule des conclusions dans la présente enquête

- (407) Sur la base des informations contenues dans la note, de l'avis d'ouverture et des réponses fournies à son questionnaire, la Commission a examiné les subventions accordées par les pouvoirs publics chinois ci-après.
- Octroi de financements préférentiels et de crédits orientés par des banques stratégiques d'État et des banques commerciales publiques (par exemple, prêts stratégiques, lignes de crédit, traites d'acceptation bancaire et financement des exportations).
 - Programmes d'aides
 - Subventions directes en espèces aux producteurs de VEB et autres programmes de soutien connexes sous la forme de mesures de crédit en faveur des producteurs de VEB
 - Aides en rapport avec la technologie, l'innovation et la recherche et le développement
 - Prises de participation financées par l'État ou faisant l'objet d'autres formes d'incitations par l'État.
 - Fourniture par les pouvoirs publics de biens et de services moyennant une rémunération moins qu'adéquate
 - attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate,
 - fourniture par les pouvoirs publics de batteries et de matières premières de batteries (à savoir le lithium-phosphate de fer) moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
 - Abandon de recettes par le biais de mécanismes de réduction et d'exonération des impôts:
 - réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie,
 - déduction préférentielle avant impôt des dépenses de recherche et de développement;
 - exonérations de TVA et remises de tarifs douaniers à l'importation sur les équipements importés utilisés et la technologie et remises de TVA sur les équipements produits au niveau national,
 - exonération de l'impôt foncier et de la taxe sur l'usage des terrains ou renonciation à ceux-ci,
 - exonération de l'impôt sur la consommation, exonération de la taxe sur la plaque d'immatriculation et autres subventions en espèces pour les producteurs de VEB,
 - amortissement accéléré des instruments et équipements utilisés par les entreprises des technologies de pointe pour le développement et la production de technologies de pointe,
 - exonération des dividendes versés aux entreprises résidentes qualifiées,
 - réduction de la retenue à la source pour les dividendes versés par les entreprises chinoises à capitaux étrangers à leurs sociétés mères non chinoises, et
 - remises de taxe à l'exportation.

3.5. Financements préférentiels

3.5.1. Établissements financiers octroyant des financements préférentiels

- (408) Selon les informations fournies par les trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, au moins 37 établissements financiers établis en RPC leur ont octroyé un financement conformément à la loi sur les banques chinoises. Comme mentionné au considérant 256, les pouvoirs publics chinois n'ont pas transmis les questionnaires aux établissements financiers et n'ont pas fourni d'informations sur la propriété des établissements financiers ayant accordé des prêts aux sociétés incluses dans l'échantillon. Une seule banque d'État a rempli le questionnaire spécifique, malgré une demande adressée aux pouvoirs publics chinois couvrant l'ensemble des établissements financiers ayant accordé des prêts aux sociétés retenues dans l'échantillon. La Commission n'a donc pas été en mesure de déterminer s'ils appartenaient à l'État ou s'il s'agissait d'établissements privés.

3.5.1.1. Établissements financiers appartenant à l'État agissant en tant qu'organismes publics

Norme juridique

- (409) La Commission a examiné si les banques d'État agissaient en tant qu'organismes publics au sens de l'article 3 et de l'article 2, point b), du règlement de base. Aux termes de la jurisprudence de l'OMC pertinente ⁽¹⁰⁸⁾, un organisme public est une entité qui «possède ou exerce un pouvoir gouvernemental, ou en est investi». Un examen visant à déterminer si une entité est un organisme public doit être mené au cas par cas, en tenant dûment compte «des caractéristiques et des fonctions essentielles de l'entité pertinente», de la «relation avec les pouvoirs publics» de cette entité et du «cadre juridique et économique existant dans le pays dans lequel l'entité visée par l'enquête opère». En fonction des circonstances particulières de chaque cas, les éléments de preuve pertinents peuvent comprendre: i) des éléments de preuve indiquant qu'«une entité exerce, en fait, des fonctions gouvernementales», en particulier dans les cas où de tels éléments de preuve «révèlent une pratique constante et systématique»; ii) des éléments de preuve concernant «la portée et le contenu des politiques gouvernementales relatives au secteur dans lequel opère l'entité faisant l'objet de l'enquête»; et iii) des éléments de preuve indiquant que des pouvoirs publics exercent «un contrôle significatif sur une entité et son comportement». Lorsqu'elle mène l'examen visant à déterminer si une entité est un organisme public, l'autorité chargée de l'enquête doit «évaluer et prendre dûment en considération toutes les caractéristiques pertinentes de l'entité» et étudier tous les types d'éléments de preuve susceptibles d'être pertinents pour cette évaluation; ce faisant, elle doit éviter «de se concentrer exclusivement ou indûment sur une seule caractéristique sans accorder l'attention voulue à d'autres caractéristiques qui peuvent être pertinentes».
- (410) En particulier, la jurisprudence de l'OMC a précisé que ⁽¹⁰⁹⁾: «[c]e qui importe est de savoir si une entité est investie du pouvoir d'exercer des fonctions gouvernementales plutôt que comment cela est réalisé. Il y a de nombreuses manières différentes dont des pouvoirs publics au sens étroit pourraient accorder un pouvoir à des entités. En conséquence, différents types d'éléments de preuve peuvent être pertinents pour montrer que ce pouvoir a été conféré à une entité particulière. Des éléments de preuve indiquant qu'une entité exerce, en fait, des fonctions gouvernementales peuvent constituer des éléments de preuve indiquant qu'elle possède un pouvoir gouvernemental ou qu'elle en a été investie, en particulier dans les cas où de tels éléments de preuve révèlent une pratique constante et systématique. Il s'ensuit, à notre avis, des éléments de preuve indiquant que des pouvoirs publics exercent un contrôle significatif sur une entité et son comportement peuvent constituer, dans certaines circonstances, des éléments de preuve indiquant que l'entité pertinente possède un pouvoir gouvernemental et exerce ce pouvoir pour exécuter des fonctions gouvernementales. Nous soulignons toutefois qu'en dehors d'une délégation expresse de pouvoir prévue par un instrument juridique, il est peu probable que l'existence de simples liens formels entre une entité et les pouvoirs publics au sens étroit suffise pour établir la possession d'un pouvoir gouvernemental qui est requise. Par exemple, le simple fait que des pouvoirs publics sont l'actionnaire majoritaire d'une entité ne démontre pas que les pouvoirs publics exercent un contrôle significatif sur le comportement de cette entité, et encore moins que les pouvoirs publics lui ont conféré un pouvoir gouvernemental. Dans certains cas, toutefois, où les éléments de preuve montrent que les indices formels du contrôle exercé par les pouvoirs publics sont nombreux et où il y a également des éléments de preuve indiquant que ce contrôle a été exercé d'une manière significative, de tels éléments (de preuve) peuvent alors permettre de faire une inférence selon laquelle l'entité concernée exerce un pouvoir gouvernemental».
- (411) De manière à correctement qualifier une entité d'organisme public dans un cas donné, il peut être utile de se pencher sur la question de savoir «si les fonctions ou le comportement [de l'entité] sont d'un type ordinairement considéré comme relevant de la puissance publique dans l'ordre juridique du Membre pertinent» ⁽¹¹⁰⁾ ainsi que sur la classification et les fonctions des entités dans les membres de l'OMC en général. Ainsi, la question de savoir si les fonctions ou le comportement sont d'un type ordinairement considéré comme relevant de la puissance publique dans l'ordre juridique du membre pertinent peut être une considération pertinente pour déterminer si une entité spécifique est ou non un organisme public.
- (412) Il y a de nombreuses manières différentes dont des pouvoirs publics au sens étroit pourraient accorder un pouvoir à des entités. En conséquence, différents types d'éléments de preuve peuvent être pertinents pour montrer que ce pouvoir a été conféré à une entité particulière. Des éléments de preuve indiquant qu'une entité exerce, en fait, des fonctions gouvernementales peuvent constituer des éléments de preuve indiquant qu'elle possède un pouvoir gouvernemental ou qu'elle en a été investie, en particulier dans les cas où de tels éléments de preuve révèlent une pratique constante et systématique.

⁽¹⁰⁸⁾ WT/DS379/AB/R (États-Unis – Droits antidumping et droits compensateurs définitifs visant certains produits en provenance de Chine), Rapport de l'Organe d'appel du 11 mars 2011, DS 379, point 318. Voir également WT/DS436/AB/R [États-Unis – Acier au carbone (Inde)], rapport de l'Organe d'appel du 8 décembre 2014, points 4.9, 4.10 et 4.17 à 4.20, et WT/DS437/AB/R (États-Unis – Mesures compensatoires visant certains produits en provenance de Chine), rapport de l'Organe d'appel du 18 décembre 2014, point 4.92.

⁽¹⁰⁹⁾ WT/DS379/AB/R (États-Unis – Droits antidumping et droits compensateurs définitifs visant certains produits en provenance de Chine), Rapport de l'Organe d'appel du 11 mars 2011, DS 379, point 318. Voir également WT/DS436/AB/R [États-Unis – Acier au carbone (Inde)], rapport de l'Organe d'appel du 8 décembre 2014, points 4.9, 4.10 et 4.17 à 4.20, et WT/DS437/AB/R (États-Unis – Mesures compensatoires visant certains produits en provenance de Chine), rapport de l'Organe d'appel du 18 décembre 2014, point 4.92.

⁽¹¹⁰⁾ WT/DS379/AB/R (États-Unis – Droits antidumping et droits compensateurs définitifs visant certains produits en provenance de Chine), rapport de l'Organe d'appel du 11 mars 2011, DS 379, point 297.

- (413) Des éléments de preuve indiquant que des pouvoirs publics exercent un contrôle significatif sur une entité et son comportement peuvent constituer, dans certaines circonstances, des éléments de preuve indiquant que l'entité pertinente possède un pouvoir gouvernemental et exerce ce pouvoir pour exécuter des fonctions gouvernementales. Effectivement, le fait qu'une entité soit détenue par les pouvoirs publics, tout en n'étant pas un critère décisif, peut être un élément de preuve, conjointement avec d'autres éléments. Toutefois, il est peu probable que l'existence de simples liens formels entre une entité et les pouvoirs publics au sens étroit suffise pour établir un pouvoir gouvernemental. Par exemple, le simple fait que des pouvoirs publics soient eux-mêmes l'actionnaire majoritaire d'une entité ne démontre pas que les pouvoirs publics exercent un contrôle significatif sur le comportement de cette entité, et encore moins que les pouvoirs publics lui ont conféré un pouvoir gouvernemental. Dans certains cas, toutefois, où les éléments de preuve montrent que les indices formels du contrôle exercé par les pouvoirs publics sont nombreux et où il y a également des éléments de preuve indiquant que ce contrôle a été exercé d'une manière significative, de tels éléments (de preuve) peuvent alors permettre de faire une inférence selon laquelle l'entité concernée exerce un pouvoir gouvernemental.
- (414) La principale préoccupation de l'examen visant à déterminer si une entité est un organisme public n'est pas de savoir si le comportement dont il est allégué qu'il donne lieu à la contribution financière est logiquement lié à une «fonction gouvernementale» définie. À cet égard, la norme juridique pour les déterminations de la qualité d'organisme public au titre de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC n'impose pas un lien d'un degré ou d'une nature spécifique devant absolument être établi entre une fonction gouvernementale définie et la contribution financière particulière en cause. Au lieu de cela, l'examen pertinent s'articule autour de l'entité qui adopte ce comportement, de ses caractéristiques essentielles et de sa relation avec les pouvoirs publics. Cette concentration sur l'entité, par opposition au comportement censé donner lieu à une contribution financière, s'accorde avec le fait que des «pouvoirs publics» (au sens étroit) et un «organisme public» partagent un «degré suffisant de communauté et de chevauchement de leurs caractéristiques essentielles» – c'est-à-dire qu'ils sont tous deux de nature «gouvernementale».
- (415) La nature du comportement ou des pratiques d'une entité peuvent certainement constituer des éléments de preuve utiles à l'examen visant à déterminer si cette entité est un organisme public. En effet, le comportement d'une entité – tout particulièrement s'il laisse supposer une «pratique constante et systématique» – est l'un des nombreux types d'éléments de preuve qui, selon les circonstances de chaque enquête, peuvent faire la lumière sur les caractéristiques essentielles d'une entité et sur sa relation avec les pouvoirs publics, au sens étroit. Cependant, l'étude de ces éléments de preuve œuvre à répondre à la question principale de savoir si l'entité elle-même présente les caractéristiques et les fonctions essentielles qui feraient d'elle un organisme public. Par exemple, dans l'affaire DS379, les éléments utiles pour déterminer si une entité est un organisme public dans le contexte des banques commerciales d'État chinoises comprennent les informations dévoilant que: «[l]es directeurs généraux des sièges des banques commerciales d'État sont désignés par les pouvoirs publics et le [Parti communiste chinois] conserve une grande influence sur le choix de ces dirigeants»; et ii) les banques commerciales d'État «ne disposaient toujours pas de compétences adéquates en matière d'analyse et de gestion des risques». Les éléments de preuve ne se limitaient pas aux activités de prêt des banques commerciales d'État en soi, mais concernaient plutôt leurs particularités en matière d'organisation, leurs chaînes de pouvoirs décisionnels et leur relation générale avec les pouvoirs publics chinois. Dès lors, l'Organe d'appel de l'OMC dans l'affaire DS379 a souligné que, si l'USDOC a bien pris en considération les éléments de preuve relatifs au comportement des banques commerciales d'État [«octroi de prêts»], il l'a fait dans le cadre de son examen des caractéristiques essentielles de ces entités et de leurs relations avec les pouvoirs publics chinois. Ces banques commerciales d'État exerçaient des fonctions gouvernementales pour le compte des pouvoirs publics chinois.
- (416) D'autre part, l'Organe d'appel a également accordé de l'importance au fait que les pouvoirs publics en question avaient manqué à leur devoir de coopération pendant l'enquête. Il a effectivement confirmé, dans l'affaire DS379, la détermination de l'USDOC selon laquelle les banques commerciales d'État concernées par l'enquête sur le Papier CFS constituaient des «organismes publics», fondée sur les considérations suivantes: i) un secteur bancaire presque entièrement détenu par les pouvoirs publics en Chine; ii) l'article 34 de la loi sur les banques commerciales, qui dispose que les banques sont tenues de «mener leurs activités de prêts en tenant compte des besoins de l'économie nationale, du développement social et des orientations de la politique industrielle de l'État»; iii) des éléments de preuve versés au dossier indiquant que les banques commerciales d'État ne disposaient toujours pas de compétences adéquates en matière d'analyse et de gestion des risques; et iv) le fait qu'«au cours de [cette] enquête, [l'USDOC] n'a pas obtenu les éléments de preuve nécessaires pour documenter d'une manière exhaustive le processus par lequel des prêts sont demandés par l'industrie papetière, lui sont accordés et sont évalués»⁽¹¹¹⁾.

⁽¹¹¹⁾ WT/DS379/AB/R (États-Unis – Droits antidumping et droits compensateurs définitifs visant certains produits en provenance de Chine), rapport de l'Organe d'appel du 11 mars 2011, DS 379, point 349.

(417) Afin de déterminer si les banques d'État possèdent ou exercent un pouvoir gouvernemental, ou si elles en sont investies, la Commission a dûment tenu compte des caractéristiques et des fonctions essentielles des banques, de leurs relations avec les pouvoirs publics ainsi que du cadre juridique et économique existant dans le pays dans lequel l'entité visée par l'enquête opère. À cet égard, la Commission a recherché des informations sur la participation de l'État, ainsi que des indices formels du contrôle exercé par les pouvoirs publics au sein des banques d'État. Elle a également analysé la question de savoir si ce contrôle avait été exercé d'une manière significative eu égard au cadre normatif en vigueur. À cette fin, elle a dû se fonder en partie sur les données disponibles en raison, notamment, du refus des pouvoirs publics chinois et des banques d'État de fournir des éléments de preuve concernant le processus de prise de décision ayant conduit à l'octroi de prêts préférentiels, comme indiqué aux considérants 255 à 265.

(418) Pour mener à bien cette analyse, la Commission a d'abord examiné les informations relatives à la banque d'État ayant rempli le questionnaire spécifique.

3.5.1.2. Établissements financiers appartenant à l'État et ayant partiellement coopéré

(419) Une seule banque d'État, à savoir EXIM Bank, a fourni une réponse au questionnaire. Dans de précédentes enquêtes antisubventions⁽¹¹²⁾, la Commission avait déjà conclu qu'EXIM Bank était un organisme public. La Commission a conclu que cette qualification semblait être valide, comme le montre l'analyse ci-dessous.

3.5.1.3. Caractéristiques et fonctions essentielles des banques d'État

(420) Le secteur bancaire chinois est dominé par des banques d'État, comme en témoignent leurs fonctions primaires spécifiques; ces banques sont généralement appelées «banques commerciales d'État» ou «banques stratégiques d'État» (voir considérant 407).

(421) Étant donné que l'État maintient un contrôle sur les banques d'État en passant par de multiples canaux (en plus de la prise de participation, examinée à la section 3.5.1.4, il assure également la présence et l'influence des structures du Parti dans les établissements financiers et impose certains types de comportements commerciaux aux banques au moyen de mesures réglementaires; voir section 3.5.1.5), il est en mesure de se servir des ressources du secteur financier pour poursuivre ses objectifs stratégiques (voir également considérants 203 à 205), y compris l'objectif général de «promouvoir le développement de l'économie socialiste de marché» énoncé à l'article 1^{er} de la loi sur les banques (voir section 3.5.1.5 pour une analyse plus détaillée de cette loi).

(422) Par conséquent, les fonctions essentielles des établissements bancaires, en particulier leurs politiques de prêt, sont façonnées de manière à servir les objectifs stratégiques et la performance économique des banques est subordonnée aux exigences des politiques industrielles des pouvoirs publics chinois. À cet égard, le cadre juridique applicable et la structure des établissements garantissent que, dès que les pouvoirs publics chinois définissent des priorités économiques, par exemple le développement de l'industrie des VEB, les ressources nécessaires soient acheminées de manière prioritaire, via le secteur financier, aux projets correspondants. Les banques d'État exercent donc bien des fonctions gouvernementales, dans la mesure où leurs principaux dirigeants sont tenus d'être affiliés au PCC – et d'être donc avant tout loyaux au Parti – et où leurs principales activités commerciales doivent être exercées en tenant dûment compte des objectifs stratégiques fixés par les autorités publiques.

3.5.1.4. Participation, indices formels et contrôle exercé par les pouvoirs publics chinois

(423) En ce qui concerne les banques stratégiques d'État, en l'absence de réponse adéquate en ce qui concerne l'actionnaire principal d'EXIM Bank (voir considérant 261), la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. Il est apparu que Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. était une filiale détenue à 100 % par le fonds chinois State Administration of Foreign Exchange, lui-même détenu à 100 % par l'État par l'intermédiaire de la Banque populaire de Chine. Sur cette base, et sur la base des informations communiquées en réponse au questionnaire, la Commission a établi que les pouvoirs publics chinois détenaient, directement ou indirectement, 100 % des parts de cet établissement financier.

(424) Concernant les indices formels du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur la banque d'État ayant coopéré, la Commission a qualifié cette dernière de «grand établissement financier appartenant à l'État». Plus précisément, l'avis intitulé «Règlement provisoire relatif au conseil des autorités de surveillance des grands établissements financiers appartenant à l'État»⁽¹¹³⁾ dispose que: «Les grands établissements financiers appartenant à l'État mentionnés dans le présent règlement se réfèrent aux banques d'État, aux banques commerciales, aux sociétés de gestion de portefeuille, aux sociétés de valeurs mobilières, aux compagnies d'assurance, etc. (ci-après les «établissements financiers appartenant à l'État»), dont les membres du conseil des autorités de surveillance sont dépêchés par le Conseil des affaires de l'État.»

⁽¹¹²⁾ Idem note de bas de page 12.

⁽¹¹³⁾ Décret n° 283 du Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine.

- (425) Le conseil des autorités de surveillance des grands établissements financiers appartenant à l'État est nommé conformément au «Règlement provisoire relatif au conseil des autorités de surveillance des grands établissements financiers appartenant à l'État». Sur la base des articles 3 et 5 de ce règlement provisoire, la Commission a établi que les membres du conseil des autorités de surveillance étaient dépêchés par le Conseil des affaires de l'État et étaient responsables vis-à-vis de ce dernier, ce qui illustre le contrôle institutionnel de l'État sur les activités commerciales de la banque d'État ayant coopéré.
- (426) Outre ces indices généralement applicables, la Commission a établi ce qui suit concernant EXIM Bank. EXIM Bank a été constituée et exerce ses activités conformément à l'«avis de création de l'Export-Import Bank of China» publié par le Conseil des affaires de l'État, ainsi qu'à ses statuts. Selon ces statuts, l'État nomme directement les dirigeants d'EXIM Bank. Le conseil des autorités de surveillance est nommé par le Conseil des affaires de l'État en vertu du «Règlement provisoire relatif au conseil des autorités de surveillance des grands établissements financiers appartenant à l'État» et d'autres lois et règlements, et il est responsable devant le Conseil des affaires de l'État.
- (427) Les statuts indiquent également que le comité du parti au sein d'EXIM Bank joue un rôle central prépondérant et politique pour garantir que les politiques et le déploiement majeur du parti et de l'État sont mis en œuvre par EXIM Bank. Le leadership du parti est intégré dans tous les aspects de la gouvernance d'entreprise.
- (428) Les statuts stipulent également qu'EXIM Bank a pour mission de soutenir le développement du commerce extérieur et la coopération économique, les investissements transfrontières, l'initiative «One Belt One Road» (une ceinture, une route), ainsi que la coopération en matière de capacités internationales et de fabrication d'équipements. Son domaine d'activité comprend les prêts à court, moyen et long termes tels qu'approuvés et conformes aux politiques de commerce extérieur et à la stratégie de mondialisation («Go out Policy») de l'État, comme le crédit à l'exportation, le crédit à l'importation, les prêts d'ingénierie étrangers contractés, les prêts d'investissement à l'étranger, les prêts d'aide extérieure du gouvernement chinois et les prêts d'acheteurs à l'exportation.
- (429) En outre, dans son rapport annuel 2022, EXIM Bank a déclaré qu'elle avait «mis pleinement en œuvre l'ensemble des politiques et mesures de suivi adoptées par le pays» et que ses responsabilités incluaient «la mise en œuvre consciencieuse des décisions du Comité central du Parti communiste chinois et du Conseil des affaires d'État». Le rapport annuel indiquait également que «[d]e nombreuses mesures ont été adoptées afin de veiller à ce que des prêts à moyen ou long terme soient accordés à l'industrie manufacturière en vue de soutenir des projets nationaux».
- (430) En ce qui concerne les banques commerciales d'État, la Commission a observé que les six plus grandes banques représentaient plus de 40 % du secteur financier chinois en termes de total des actifs à la fin de 2022 ⁽¹¹⁴⁾. Au moins deux de ces six banques commerciales d'État, à savoir ICBC et ABC, font partie des établissements financiers qui ont accordé des prêts aux groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon dans le cadre de la présente enquête (voir considérant 468). L'État détient une participation majoritaire à la fois dans ICBC ⁽¹¹⁵⁾ et dans ABC ⁽¹¹⁶⁾. En plus de contrôler les six plus grandes banques commerciales d'État, l'État conserve des participations importantes dans plusieurs autres banques commerciales d'État, dans lesquelles il intervient plus souvent de manière indirecte (en passant, par exemple, par l'intermédiaire d'entreprises publiques). Représentant environ 20 % du total des actifs du secteur bancaire chinois en 2021, plusieurs de ces banques commerciales d'État, notamment Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank et China Minsheng Bank, font partie des établissements financiers qui ont accordé des prêts aux groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon dans le cadre de la présente enquête (voir considérant 468 pour une liste complète), avec un degré variable de participation de l'État, allant d'environ 3 % dans le cas de China Minsheng Bank ⁽¹¹⁷⁾ à plus de 80 % pour China Minsheng Bank ⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁴⁾ Voir par exemple: <https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/>.

⁽¹¹⁵⁾ Voir ICBC, rapport annuel 2021: file:finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

⁽¹¹⁶⁾ Voir le rapport annuel 2021 d'ABC: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf>.

⁽¹¹⁷⁾ Voir le rapport annuel 2022 de China Minsheng Bank: <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>, p. 94.

⁽¹¹⁸⁾ Voir le rapport semestriel 2021 de China Everbright Bank: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

- (431) La Commission a également constaté que les établissements financiers appartenant à l'État avaient modifié leurs statuts en 2017 pour renforcer le rôle du PCC au plus haut niveau décisionnel des banques ⁽¹¹⁹⁾.
- (432) Ces nouveaux statuts stipulent que:
- le président du conseil d'administration est la même personne que le secrétaire du comité du parti,
 - le rôle du PCC est d'assurer et de superviser la mise en œuvre par la banque des stratégies et des directives du PCC et de l'État, ainsi que de jouer un rôle de guide et de contrôle dans la nomination du personnel (y compris des hauts dirigeants), et
 - les avis du comité du parti sont entendus par le conseil d'administration pour toutes les décisions importantes à prendre.
- (433) Le considérant 204 ci-dessus fournit des exemples spécifiques de telles modifications apportées aux statuts d'ICBC et d'ABC.

3.5.1.5. Contrôle significatif des pouvoirs publics chinois

- (434) La Commission a également cherché à savoir si les pouvoirs publics chinois avaient exercé un contrôle significatif sur le comportement d'EXIM Bank en ce qui concerne ses politiques de prêt et l'évaluation des risques dans le cadre des prêts accordés à l'industrie des VEB. À cet égard, elle a pris en considération les documents réglementaires suivants:
- l'article 34 de la loi de la RPC sur les banques commerciales (ci-après la «loi sur les banques»),
 - l'article 15 des règles générales relatives aux prêts (mises en place par la Banque populaire de Chine),
 - la décision n° 40,
 - les mesures d'exécution de la CBIRC concernant les questions liées à l'octroi des autorisations administratives pour les banques commerciales à capitaux chinois (ordonnance de la CBIRC [2017] n° 1) ⁽¹²⁰⁾,
 - les mesures d'exécution de la CBIRC concernant les questions liées à l'octroi des autorisations administratives pour les banques à capitaux étrangers (ordonnance de la CBIRC [2015] n° 4) ⁽¹²¹⁾,
 - les mesures administratives concernant les qualifications des administrateurs et des hauts dirigeants d'établissements financiers dans le secteur bancaire (CBIRC [2013] n° 3) ⁽¹²²⁾,
 - le plan d'action triennal pour l'amélioration de la gouvernance d'entreprise des secteurs de la banque et de l'assurance (2020-2022), (CBIRC, 28 août 2020) ⁽¹²³⁾,
 - la communication sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales (CBIRC, 15 décembre 2020),
 - la communication sur les règlements de supervision du comportement des principaux actionnaires des établissements bancaires et d'assurance (CBIRC, [2021] n° 43).

⁽¹¹⁹⁾ <https://www.reuters.com/article/us-china-banks-party-idUSKB1JN0XN>.

⁽¹²⁰⁾ Modifiée par la CBIRC en ce qui concerne la gestion du capital des banques commerciales (décret n° 4 de 2023 du Bureau national de la surveillance et de la gestion financières promulgué le 26 octobre 2023, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2024).

⁽¹²¹⁾ Modifiées par la CBIRC en ce qui concerne l'octroi des autorisations administratives pour les banques à capitaux étrangers (décret n° 10 de 2019 de la CBIRC promulgué le 26 décembre 2019, entré en vigueur à la date de sa promulgation).

⁽¹²²⁾ Modifiées par la CBIRC en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de gestion des risques des établissements bancaires et d'assurance (décret n° 5 de 2023 du Bureau national de la surveillance et de la gestion financières promulgué le 27 décembre 2023, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} juillet 2024).

⁽¹²³⁾ Document de politique officiel de la CBIRC du 28 août 2020: plan d'action triennal pour l'amélioration de la gouvernance d'entreprise des secteurs de la banque et de l'assurance (2020-2022), <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (dernière consultation le 3 avril 2021).

- (435) En examinant ces documents réglementaires, la Commission a constaté que les établissements financiers de la RPC opéraient dans un environnement juridique général qui les obligeait à s'aligner sur les politiques industrielles des pouvoirs publics chinois, en particulier sur le plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020), qui prévoit des «incitations politiques sous la forme d'une facilitation de l'accès aux services financiers avec des systèmes de gestion du crédit et d'évaluation des prêts visant à encourager le développement des industries des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies», lors de la prise de décisions financières, ainsi qu'il sera exposé ci-dessous.
- (436) En ce qui concerne EXIM Bank, son mandat en matière de politique publique est établi dans son avis de création, qui prévoit que «[l]a mission principale de l'Export-Import Bank of China est de mettre en œuvre les politiques industrielles nationales et les politiques de commerce extérieur, ainsi que de fournir un soutien financier stratégique en vue d'accroître les exportations de biens d'équipement tels que des produits mécaniques et électriques et des ensembles complets d'équipements»⁽¹²⁴⁾, ainsi que dans ses statuts, qui disposent que «[l']Export-Import Bank of China est une banque stratégique publique financée par l'État et directement placée sous la direction du Conseil des affaires d'État»⁽¹²⁵⁾.
- (437) À un niveau général, l'article 34 de la loi sur les banques, qui s'applique à tous les établissements financiers opérant en Chine, dispose que «les banques commerciales exercent leurs activités de prêt en fonction des besoins du développement économique et social national et des orientations des politiques industrielles de l'État». Bien que l'article 4 de la loi sur les banques dispose que «les banques commerciales exercent, conformément à la loi, des activités commerciales sans interférence de la part d'une quelconque unité ou d'un quelconque individu. Les banques commerciales assument de manière autonome la responsabilité civile par l'ensemble des biens appartenant à leur personne morale», l'enquête a montré que l'article 4 de la loi sur les banques était appliqué sous réserve de l'article 34 de la loi sur les banques, qui prévoit que lorsque l'État établit une stratégie publique, les banques la mettent en œuvre et suivent les instructions de l'État.
- (438) En outre, l'article 15 des règles générales relatives aux prêts dispose que «[c]onformément à la politique de l'État, les ministères concernés peuvent subventionner les intérêts sur les prêts afin de promouvoir la croissance de certaines industries et le développement économique dans certains domaines».
- (439) De la même manière, la décision n° 40 du Conseil des affaires d'État enjoint à tous les établissements financiers d'octroyer des crédits spécifiquement aux projets «encouragés». Ainsi que cela a été expliqué à la section 3.1, et plus spécifiquement aux considérants 210 et 211, les projets de l'industrie des VEB appartiennent à la catégorie des projets «encouragés». La décision n° 40 confirme donc la conclusion précédente en ce qui concerne la loi sur les banques, à savoir que les banques exercent un pouvoir gouvernemental sous la forme d'opérations de crédit préférentielles. La Commission a également constaté que l'ANRF disposait d'un pouvoir d'approbation étendu sur tous les aspects de la gestion de l'ensemble des établissements financiers établis en RPC (y compris les établissements financiers privés et étrangers), comme⁽¹²⁶⁾:
- l'approbation de la nomination de tous les dirigeants des établissements financiers, tant au niveau du siège que des succursales locales. L'approbation de l'ANRF est requise pour le recrutement de la direction à tous les niveaux, des postes les plus élevés aux directeurs de succursales, et même pour les dirigeants des succursales étrangères et les dirigeants chargés des fonctions d'assistance (par exemple, les responsables informatiques),
 - une très longue liste d'autorisations administratives, y compris les approbations pour la création de succursales, le démarrage de nouvelles lignes d'activité ou la vente de nouveaux produits, la modification des statuts de la banque, la vente de plus de 5 % des actions, les augmentations de capital, les changements de domicile, les changements de forme organisationnelle, etc.
- (440) La loi sur les banques est juridiquement contraignante. Le caractère obligatoire des plans quinquennaux et de la décision n° 40 a été établi précédemment dans la section 3.5.1.5. Le caractère obligatoire des documents réglementaires de l'ANRF découle de ses pouvoirs en tant qu'autorité de surveillance du secteur bancaire. Le caractère obligatoire des autres documents est démontré par les clauses de supervision et d'évaluation qu'ils contiennent.

⁽¹²⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html>.

⁽¹²⁵⁾ Disponible à l'adresse suivante: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

⁽¹²⁶⁾ Conformément aux mesures d'exécution de la CBIRC concernant les questions liées à l'octroi des autorisations administratives pour les banques commerciales à capitaux chinois (ordonnance de la CBIRC [2017] n° 1), aux mesures d'exécution de la CBIRC concernant les questions liées à l'octroi des autorisations administratives pour les banques à capitaux étrangers (ordonnance de la CBIRC [2015] n° 4) et aux mesures administratives concernant les qualifications des administrateurs et des hauts dirigeants d'établissements financiers dans le secteur bancaire (CBIRC [2013] n° 3). Les mesures d'exécution n'ont pas été modifiées après que la CBIRC a été remplacée par l'ANRF.

- (441) La décision n° 40 du Conseil des affaires de l'État enjoint à tous les établissements financiers de n'octroyer des crédits qu'aux projets d'investissement relatifs à la catégorie encouragée et promet la mise en œuvre d'*autres politiques préférentielles pour les projets relatifs à la catégorie des industries encouragées*. Sur cette base, les banques sont tenues d'octroyer des crédits à l'industrie des VEB en tant qu'industrie encouragée.
- (442) De surcroît, même les décisions des banques commerciales privées doivent être supervisées par le PCC et rester conformes aux politiques nationales. De fait, l'un des trois objectifs primordiaux de l'État en matière de gouvernance bancaire est désormais de renforcer la direction du parti dans le secteur de la banque et de l'assurance, notamment en ce qui concerne les questions opérationnelles et de gestion des entreprises. À cet égard, le plan d'action triennal de la CBIRC pour les années 2020 à 2022 prévoit de *«poursuivre la mise en œuvre de l'esprit insufflé par le discours-programme du secrétaire général Xi Jinping sur l'avancement de la réforme de la gouvernance d'entreprise du secteur financier»*. En outre, la section II du plan vise à promouvoir l'intégration organique de la direction du parti dans la gouvernance d'entreprise: *«nous ferons en sorte que l'intégration de la direction du Parti dans la gouvernance d'entreprise soit plus systématique, normalisée et fondée sur des procédures [...] Les principales questions opérationnelles et de gestion doivent avoir été discutées par le comité du Parti avant d'être décidées par le conseil d'administration ou la direction générale»*.
- (443) En outre, les pouvoirs publics chinois ont récemment déclaré que même les actionnaires des établissements financiers devaient faciliter l'exercice du contrôle par l'État chinois en utilisant le cadre de gouvernance d'entreprise de l'établissement, comme suit: *«[I]es grands actionnaires des établissements bancaires et d'assurance soutiennent ces établissements dans la mise en place d'une structure de gouvernance d'entreprise saine et indépendante, dotée d'un système efficace de contre-pouvoirs, et les soutiennent et encouragent afin qu'ils assurent l'intégration organique de la direction du parti dans la gouvernance d'entreprise»* ⁽¹²⁷⁾.
- (444) Enfin, les critères établis par la NFRA pour l'évaluation des performances des banques commerciales tiennent désormais compte, notamment, de la manière dont les établissements financiers *«servent les objectifs de développement national et l'économie réelle»*, et en particulier de la manière dont ils *«servent les industries stratégiques et émergentes»*. ⁽¹²⁸⁾
- (445) La Commission a dès lors conclu que les pouvoirs publics chinois avaient créé un cadre normatif qui devait être respecté par les dirigeants et les responsables de la banque d'État ayant coopéré, qu'ils ont nommés et qui sont tenus de leur rendre compte. Par conséquent, les pouvoirs publics chinois se sont appuyés sur ce cadre normatif pour exercer, chaque fois que la banque d'État ayant coopéré accordait des prêts à l'industrie des VEB, un contrôle significatif sur son comportement. Les fonctions essentielles d'une banque d'État sont liées aux tâches spécifiques qui lui sont attribuées par les pouvoirs publics chinois en vertu de ce cadre normatif; les pouvoirs publics chinois se servent ainsi de la banque comme d'un instrument exécutant des fonctions gouvernementales.
- (446) La Commission a également recherché des éléments de preuve concrets attestant l'exercice d'un contrôle significatif sur la base d'exemples de prêts concrets octroyés aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. Dans sa réponse au questionnaire, la banque publique ayant partiellement coopéré a expliqué qu'elle utilisait un modèle de notation interne pour évaluer la solvabilité des emprunteurs sur la base de leurs données historiques en matière de défaut de paiement, y compris des indicateurs qualitatifs et quantitatifs dans le cadre desquels les emprunteurs sont classés en fonction de leur probabilité de défaut. EXIM Bank a également expliqué qu'elle n'opérait aucune différence stratégique en fonction du secteur dans lequel l'emprunteur était actif ou de son propriétaire et que son modèle d'évaluation des risques était fondé sur le marché.
- (447) Comme indiqué au considérant 261, la banque d'État ayant partiellement coopéré a refusé de fournir des exemples concrets de son évaluation du risque de crédit concernant les sociétés retenues dans l'échantillon au motif que les informations demandées étaient internes à la banque et comportaient des renseignements commerciaux confidentiels dont la divulgation n'était pas autorisée, même si la Commission disposait d'un accord écrit de certaines des sociétés retenues dans l'échantillon par lequel elles renonçaient à leurs droits de confidentialité. En outre, EXIM Bank n'a pas répondu aux questions relatives aux indicateurs qualitatifs et quantitatifs utilisés pour classer les emprunteurs en fonction de leur probabilité de défaut.

⁽¹²⁷⁾ Article 13 de la communication sur les règlements de supervision du comportement des principaux actionnaires des établissements bancaires et d'assurance [CBIRC, (2021) n° 43].

⁽¹²⁸⁾ Voir avis sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales de la Commission de réglementation des banques et des assurances de Chine, publié le 15 décembre 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

- (448) Pendant la procédure, les pouvoirs publics chinois ont fait référence à l'interprétation faite par l'ANP de la loi sur les banques et aux articles 4, 5 et 41 de cette loi en affirmant que les banques commerciales en Chine agissaient en tant qu'entités juridiques indépendantes qui «prennent leurs propres décisions», «sans ingérence d'une quelconque unité ou d'un quelconque individu», et qu'«aucune entité et aucun individu ne peut contraindre une banque commerciale à accorder des prêts ou à fournir une garantie». En outre, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'article 15 des règles générales relatives aux prêts ne revêtait pas un caractère obligatoire, mais constituait simplement une orientation.
- (449) Comme expliqué au considérant 440, la Commission a considéré que la loi sur les banques chinoises et la décision n° 40 revêtaient un caractère obligatoire. En outre, les conclusions de la présente enquête (ainsi que les conclusions de la Commission lors des enquêtes précédentes concernant le même programme de subventions ⁽¹²⁹⁾) n'étaient pas l'affirmation selon laquelle les banques ne tiennent pas compte de la politique et des projets du gouvernement lorsqu'elles prennent des décisions de prêt. Par exemple, la Commission a constaté que les trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon bénéficiaient de prêts préférentiels à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché.
- (450) L'enquête a montré que l'article 15 des règles générales relatives aux prêts était effectivement appliqué dans la pratique et que les articles 4, 5 et 41 de la loi sur les banques étaient applicables sous réserve de l'article 34 de la même loi, qui dispose que lorsque l'État établit une stratégie publique, les banques mettent celle-ci en œuvre et suivent les instructions de l'État. En fait, si les articles 4 et 5 de la loi sur les banques font partie du chapitre I, qui fixe les dispositions générales, l'article 34 fait quant à lui partie du chapitre IV, qui établit les règles de base régissant les prêts. Il ressort du libellé de l'article 34 («[L]es banques commerciales exercent leurs activités de prêt en fonction des besoins de l'économie nationale et du développement social et sous l'égide des politiques industrielles de l'État») qu'il ne s'agit pas d'une disposition à caractère indicatif mais d'une disposition contraignante qui donne aux banques pour instruction claire de tenir compte des politiques industrielles de l'État dans le cadre de leurs activités de prêt. Dans ce cas particulier, comme indiqué au considérant 221, le plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020) fait clairement référence à des «systèmes de gestion du crédit et d'évaluation des prêts visant à encourager le développement des industries des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies». La Commission a également observé que la décision n° 40 du Conseil des affaires de l'État enjoignait à tous les établissements financiers de n'octroyer des crédits qu'aux projets encouragés et promettait la mise en œuvre d'«autres politiques préférentielles pour les projets relevant de la catégorie des industries encouragées». Alors que l'article 17 de ladite décision exige des banques qu'elles respectent les principes applicables en matière de crédit, la Commission n'a pas pu établir, au cours de l'enquête, que tel avait été le cas dans la pratique. Au contraire, des prêts ont été accordés aux producteurs-exportateurs indépendamment de leur situation financière et de leur solvabilité. Cette constatation n'est pas nouvelle et avait déjà été effectuée lors de précédentes enquêtes ⁽¹³⁰⁾.
- (451) Enfin, comme souligné aux considérants 442 à 444 ci-dessus, le fait que toutes les principales questions opérationnelles et de gestion de la banque soient examinées par le Parti, qui est profondément intégré à la structure de gouvernance des banques, et le fait que la performance des banques soit évaluée au regard des efforts déployés par ces dernières pour servir les entreprises stratégiques et émergentes telles que l'industrie des VEB démontrent également le caractère strict et contraignant du cadre réglementaire régissant les opérations des établissements financiers.
- (452) En l'absence de preuves concrètes d'une évaluation de solvabilité, la Commission a donc examiné l'environnement juridique global décrit ci-dessus aux considérants 434 à 444, en combinaison avec le comportement de la banque d'État ayant coopéré en ce qui concerne les prêts accordés aux entreprises incluses dans l'échantillon. Ce comportement contrastait avec sa position officielle, EXIM Bank n'ayant pas agi, dans la pratique, sur la base d'une évaluation approfondie des risques fondée sur le marché.
- (453) Au cours de l'enquête, la Commission a constaté que des prêts avaient été accordés aux trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon à des taux d'intérêt inférieurs ou proches du taux de prime tel qu'annoncé par le Centre national de financement interbancaire (National Interbank Funding Center, ci-après le «NIFC»). Le taux d'intérêt de prime a été introduit le 20 août 2019 et remplace le précédent taux de référence des banques centrales de la Banque populaire de Chine ⁽¹³¹⁾. La fourniture de financements à des taux inférieurs ou proches du taux d'intérêt sans risque du pays sur le marché interbancaire démontre clairement que le risque n'était pas dûment pris en considération. En l'absence de coopération de la part des établissements financiers et face au refus d'EXIM Bank de fournir des informations sur les groupes retenus dans l'échantillon malgré l'existence d'une autorisation à la banque, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles et a donc conclu que les prêts étaient accordés indépendamment de la situation financière et du risque de crédit réels des sociétés, ainsi qu'il est démontré à la section 3.5.2.3 ci-dessous. Par conséquent, les prêts ont été accordés à un taux inférieur aux taux du marché, si on le compare au taux correspondant au profil de risque des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.

⁽¹²⁹⁾ Voir par exemple les affaires des produits plats laminés à chaud, des pneumatiques et des bicyclettes électriques citées à la note de bas de page n° 12, respectivement à la section 3.4.1.1.b et à la section 3.5.1.1.

⁽¹³⁰⁾ Ibidem, note de bas de page 12.

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

- (454) En outre, en ce qui concerne spécifiquement EXIM Bank, il est incontestable qu'il s'agit d'une banque politique qui, de son propre aveu, sert directement les politiques gouvernementales. Comme l'explique son site web ⁽¹³²⁾, EXIM Bank est une banque publique financée et détenue par l'État, directement placée sous la direction du Conseil des affaires de l'État, qui a pour mission de soutenir, entre autres, le commerce extérieur de la Chine et de mettre en œuvre la stratégie de «mondialisation».
- (455) La Commission a donc conclu que les pouvoirs publics chinois avaient créé un cadre normatif concernant les prêts aux industries encouragées, qui devait être respecté par les dirigeants et les responsables de la banque qu'ils ont nommés et qui sont tenus de leur rendre compte. Ce cadre normatif ne laissait aucune marge de manœuvre aux dirigeants et aux responsables de la banque quant à la possibilité de suivre ou non ce cadre à l'égard des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, plaçant ainsi la direction de cette banque dans une position de dépendance.
- (456) Par conséquent, les pouvoirs publics chinois se sont appuyés sur le cadre normatif pour exercer, chaque fois que la banque d'État ayant coopéré accordait des prêts à l'industrie des VEB, un contrôle significatif sur son comportement.
- (457) Comme expliqué au considérant 434, la Commission a cherché à obtenir des éléments de preuve attestant l'exercice d'un contrôle significatif sur la base d'exemples de prêts concrets. Toutefois, la banque d'État ayant coopéré n'a pas fourni certaines des informations nécessaires, notamment son évaluation spécifique du risque de crédit relatif aux entreprises de l'échantillon. En l'absence de preuves concrètes de telles évaluations du risque de crédit, la Commission a examiné l'environnement juridique global applicable aux prêts octroyés aux secteurs encouragés, tels que celui des VEB, ainsi que le comportement de la banque d'État ayant coopéré, et elle a établi que la banque n'avait pas agi sur la base d'évaluations approfondies du risque de crédit fondées sur le marché.
- (458) En outre, comme expliqué au considérant 453, les prêts ont été accordés aux trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon à des taux d'intérêt inférieurs ou proches du taux de prime indépendamment de leur situation financière et de leur risque de crédit. Par conséquent, compte tenu du profil de risque des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, tel que décrit à la section 3.5.1.10 ci-dessous, et du fait que, selon l'analyse de risque effectuée par la Commission, les producteurs-exportateurs auraient dû recevoir une notation de crédit B et, partant, payer des taux d'intérêt nettement supérieurs au taux sans risque, la Commission a conclu que les prêts en question avaient été accordés à des taux inférieurs à ceux du marché.
- (459) La Commission a dès lors conclu que les pouvoirs publics chinois avaient exercé un contrôle significatif sur le comportement de la banque d'État ayant coopéré en ce qui concerne ses politiques de prêt et son évaluation des risques à l'égard de l'industrie des VEB.

3.5.1.6. Conclusion sur les établissements financiers détenus par l'État ayant coopéré

- (460) La Commission a établi que la banque d'État ayant partiellement coopéré avait appliqué le cadre juridique exposé précédemment dans l'exercice de fonctions gouvernementales concernant l'industrie des VEB. Par conséquent, elle a agi en tant qu'organisme public au sens de l'article 2, point b), du règlement de base, lu conjointement avec l'article 3, point 1) a) i), du règlement de base, et conformément à la jurisprudence pertinente de l'OMC.

3.5.1.7. Établissements financiers détenus par l'État n'ayant pas coopéré

- (461) Les règles générales relatives aux prêts ⁽¹³³⁾ promulguées en 1996 visaient en particulier à réglementer les activités liées aux prêts, en favorisant un développement économique spécifique ⁽¹³⁴⁾. Selon la décision n° 40 ⁽¹³⁵⁾, les pouvoirs publics chinois interviennent également dans les opérations de prêt des établissements financiers en désignant des secteurs industriels qui devraient bénéficier d'un accès privilégié au crédit et en imposant aux établissements financiers de tenir compte des politiques industrielles de l'État au moment d'accorder des prêts.

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

⁽¹³³⁾ Règles générales relatives aux prêts promulguées par la Banque populaire de Chine le 28 juin 1996.

⁽¹³⁴⁾ Chapitre 1, article 1^{er}, des règles générales relatives aux prêts promulguées par la Banque populaire de Chine le 28 juin 1996.

⁽¹³⁵⁾ Décision du Conseil des affaires d'État concernant la promulgation des mesures provisoires de soutien à la restructuration industrielle, 2 décembre 2005, Guo Fa [2005] n° 40.

- (462) Le rôle proéminent joué par les considérations stratégiques de l'État imposées par celui-ci aux banques commerciales, en particulier aux établissements financiers publics, dans la conception de leurs stratégies de prêt (au lieu de considérations purement commerciales) ressort aussi clairement de la communication du ministère des finances sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales publiée le 15 décembre 2020. Selon les dispositions de cette communication, les critères d'évaluation des performances des banques commerciales doivent tenir compte de la manière dont les entités «servent les objectifs de développement national et l'économie réelle», et en particulier de la manière dont elles «servent les industries stratégiques et émergentes». L'article 4 de la communication dispose que «l'évaluation des performances des banques commerciales offre une garantie solide et efficace quant à la mise en œuvre des politiques macroéconomiques nationales»⁽¹³⁶⁾.
- (463) Comme indiqué à la section 3.3.1.1 ci-dessus, aucun des autres établissements financiers appartenant à l'État, à l'exception d'EXIM Bank, ayant accordé des prêts aux entreprises de l'échantillon n'a répondu au questionnaire spécifique. La liste de ces banques inclut: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing⁽¹³⁷⁾, Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun⁽¹³⁸⁾, Bank of Nanjing⁽¹³⁹⁾, Bank of Ningbo⁽¹⁴⁰⁾, Bank of Shanghai⁽¹⁴¹⁾, Bank of Tianjin⁽¹⁴²⁾, China CITIC Bank⁽¹⁴³⁾, China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank⁽¹⁴⁴⁾, China Industrial Bank Co. Ltd⁽¹⁴⁵⁾, China Merchants Bank⁽¹⁴⁶⁾, China Minsheng Bank⁽¹⁴⁷⁾, Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank⁽¹⁴⁸⁾, Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd⁽¹⁴⁹⁾, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd⁽¹⁵⁰⁾, Chong Hing Bank Limited⁽¹⁵¹⁾, Huishang Bank Co., Ltd.⁽¹⁵²⁾, Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd.⁽¹⁵³⁾ et Zhongyuan Bank Co., Ltd⁽¹⁵⁴⁾. Les pouvoirs publics chinois n'ont fourni d'informations ni sur la propriété des banques, ni sur leur structure de gouvernance, ni sur leur évaluation des risques, et n'ont pas non plus fourni d'exemples relatifs à des prêts spécifiques accordés à l'industrie des VEB.
- (464) Par conséquent, conformément aux conclusions tirées à la section 3.3.1.1, la Commission a décidé d'utiliser les données disponibles pour déterminer si ces établissements financiers appartenant à l'État pouvaient être qualifiés d'organismes publics.

⁽¹³⁶⁾ Voir la communication sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales, publiée le 15 décembre 2020 par le ministère des finances: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

⁽¹³⁷⁾ Voir le rapport annuel 2022 de la Bank of Beijing (avril 2023), <https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf>.

⁽¹³⁸⁾ Voir l'extrait du rapport annuel 2022 de Bank of Kunlun Co. Ltd., <https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf>.

⁽¹³⁹⁾ Voir le rapport annuel 2023 de la Bank of Nanjing, <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf>.

⁽¹⁴⁰⁾ Voir la liste des banques d'importance systémique établie par la Banque populaire de Chine pour 2022, disponible à l'adresse suivante: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html>.

⁽¹⁴¹⁾ Voir le rapport annuel 2022 de la Bank of Shanghai, <https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf>.

⁽¹⁴²⁾ Voir le rapport 2020 de la Bank of Tianjin, https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf.

⁽¹⁴³⁾ Voir le rapport annuel 2021 de China CITIC Bank: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

⁽¹⁴⁴⁾ Voir le rapport semestriel 2021 de China Everbright Bank: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

⁽¹⁴⁵⁾ Voir ICBC, rapport annuel 2021: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

⁽¹⁴⁶⁾ Voir le rapport annuel 2022 de China Merchants Bank: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

⁽¹⁴⁷⁾ Voir le rapport annuel 2022 de China Minsheng Bank: <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>, p. 94.

⁽¹⁴⁸⁾ Voir Ping An Bank, Page d'accueil – Investor Relations – Major Shareholders: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

⁽¹⁵⁰⁾ Voir le rapport semestriel 2021 de Shanghai Pudong Development Bank: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

⁽¹⁵¹⁾ Voir la structure organisationnelle de Chong Hing Bank Limited: <https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml>.

⁽¹⁵²⁾ Voir le rapport annuel 2023, <https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF>.

⁽¹⁵³⁾ Voir le rapport annuel 2023, https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

⁽¹⁵⁴⁾ Voir le rapport annuel 2023, <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf>.

(465) Dans le cadre d'une précédente enquête antisubventions ⁽¹⁵⁵⁾, la Commission avait établi que les banques qui avaient accordé des prêts aux groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon dans le cadre de l'enquête appartenaient en totalité ou en partie à l'État lui-même ou à des personnes morales détenues par l'État. Les banques n'ayant pas répondu au questionnaire spécifique, la Commission s'est fondée sur des informations accessibles au public, telles que le site web des banques, leurs rapports annuels et les informations disponibles dans les répertoires des banques ou sur l'internet. Conformément aux conclusions formulées lors de cette précédente enquête, il a été confirmé dans le document de travail des services de la Commission ⁽¹⁵⁶⁾ que l'État dominait le secteur bancaire ⁽¹⁵⁷⁾ en conservant des participations de contrôle dans toutes les banques commerciales qu'il détient, ainsi qu'en étant l'actionnaire majoritaire dans plusieurs banques commerciales par actions, soit par un investissement direct de Central Huijin, soit indirectement par l'intermédiaire d'autres entités juridiques détenues par l'État. Le considérant 468 ci-dessous énumère les entités bancaires dans lesquelles les producteurs-exportateurs ont indiqué que l'État était actionnaire majoritaire et, en l'absence de changements depuis les récentes enquêtes similaires ⁽¹⁵⁸⁾, il a été considéré que tous les établissements financiers détenus par l'État qui fournissaient des financements aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient partiellement ou totalement détenus par l'État lui-même ou par des personnes morales détenues par l'État.

3.5.1.8. Conclusion sur l'ensemble des établissements financiers détenus par l'État

(466) Compte tenu des considérations susmentionnées, la Commission a établi que tous les établissements financiers chinois appartenant à l'État qui ont accordé un financement aux trois groupes de producteurs-exportateurs de l'échantillon ayant coopéré étaient des organismes publics au sens de l'article 2, point b), du règlement de base, lu conjointement avec son article 3, point 1) a) i).

(467) En outre, même si les établissements financiers appartenant à l'État ne devaient pas être considérés comme des organismes publics, la Commission a établi, sur la base des mêmes informations, qu'ils seraient considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois d'exercer des fonctions normalement confiées aux pouvoirs publics, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base pour les mêmes raisons que celles énoncées à la section 3.5.1.9 ci-dessous. Dès lors, leur comportement serait en tout état de cause imputé aux pouvoirs publics chinois.

3.5.1.9. Établissements financiers privés recevant des missions ou des ordres des pouvoirs publics chinois

(468) Comme lors de précédentes enquêtes ⁽¹⁵⁹⁾, la Commission a établi en l'espèce que les banques et établissements financiers privés opérant en Chine ci-après avaient accordé des prêts aux groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon dans la présente enquête: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd.,

⁽¹⁵⁵⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/1690 de la Commission du 9 novembre 2018 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine (JO L 283 du 12.11.2018, p. 1) (considéranants 210 et 211).

⁽¹⁵⁶⁾ Document de travail des services de la Commission mis à jour, «Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 10 avril 2024, SWD(2024) 91 final (ci-après le «rapport sur la Chine»), chapitre 6.3, Banking Sector, p. 137 à 144.

⁽¹⁵⁷⁾ Voir également Chorzempa, M., et Véron, N., Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?, PIIE, mars 2023, p. 2: <https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf>.

⁽¹⁵⁸⁾ Ibidem, note de bas de page 12.

⁽¹⁵⁹⁾ Voir règlement d'exécution (UE) 2017/969 de la Commission du 8 juin 2017 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine, et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/649 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine (JO L 146 du 9.6.2017, p. 17) («affaire des produits plats laminés à chaud»); règlement d'exécution (UE) 2018/1690 de la Commission du 9 novembre 2018 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1579 instituant un droit antidumping définitif, portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine, et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2018/163 (JO L 283 du 12.11.2018, p. 1) (ci-après l'«affaire des pneumatiques»); règlement d'exécution (UE) 2021/2287 de la Commission instituant un droit compensateur définitif sur les importations de feuilles et bandes minces en aluminium originaires de la République populaire de Chine (JO L 458 du 22.12.2021, p. 344) (ci-après l'«affaire des ACF»); règlement d'exécution (UE) 2020/776 de la Commission du 12 juin 2020 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la République populaire de Chine et d'Égypte (JO L 189 du 15.6.2020, p. 33) (ci-après l'«affaire des TFV»); et règlement d'exécution (UE) 2022/72 de la Commission instituant un droit compensateur définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine (JO L 12 du 19.1.2022, p. 34) (ci-après l'«affaire des câbles de fibres optiques»).

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 et Yushan Bank (China) Co. Conformément à l'analyse correspondante présentée à la section 3.5.1.8, il a été considéré que ces banques et établissements financiers privés avaient exercé leurs activités sous la supervision de la CBRC et avaient reçu une mission ou un ordre des pouvoirs publics chinois. Vu qu'aucune information indiquant le contraire n'a été fournie, la Commission a maintenu la même conclusion dans la présente enquête.

- (469) La Commission a cherché à savoir si les pouvoirs publics chinois avaient chargé l'ensemble des banques et établissements financiers privés d'accorder des subventions à l'industrie des VEB ou leur avaient ordonné de le faire, au sens de l'article 3, point 1 a) iv), du règlement de base.
- (470) Selon l'Organe d'appel de l'OMC, une «action de charger» se produit lorsque des pouvoirs publics donnent une responsabilité à un organisme privé, et l'«action d'ordonner» désigne les situations où les pouvoirs publics exercent leurs pouvoirs sur un organisme privé ⁽¹⁶⁰⁾. Dans les deux cas, les pouvoirs publics utilisent un organisme privé comme mandataire pour effectuer la contribution financière, et «dans la plupart des cas, on s'attendra à ce qu'une action de charger ou ordonner visant un organisme privé comporte une forme quelconque de menace ou de persuasion» ⁽¹⁶¹⁾. Parallèlement, l'interprétation de l'article 3, point 1) a) iv), n'autorise pas les membres à appliquer des mesures compensatoires à des produits «chaque fois que des pouvoirs publics exercent simplement leurs pouvoirs généraux de réglementation» ⁽¹⁶²⁾ ou lorsque l'intervention des pouvoirs publics «peut avoir ou non des résultats particuliers simplement en fonction des circonstances factuelles données existant sur le marché et de l'exercice de leur liberté de décision par les agents présents sur ce marché» ⁽¹⁶³⁾. L'action de charger ou d'ordonner suppose plutôt «un rôle plus actif que de simples actes d'encouragement» ⁽¹⁶⁴⁾.
- (471) La Commission a constaté que le cadre normatif concernant l'industrie, mentionné ci-dessus aux considérants 434 à 442, s'applique à tous les établissements financiers de la RPC, y compris les établissements financiers privés. Ainsi, la loi sur les banques et les diverses ordonnances de la CBIRC s'appliquent à toutes les banques à capitaux chinois et à capitaux étrangers sous la supervision de la CBIRC.
- (472) En outre, la majorité des contrats de prêt conclus avec des établissements financiers privés présentaient des conditions similaires à celles des contrats conclus avec des banques d'État, et les taux de prêt accordés par les établissements financiers privés étaient similaires à ceux accordés par les établissements financiers appartenant à l'État. Cela montre que, de fait, ces banques accordent des conditions de prêt préférentielles conformément au contrôle exercé par les pouvoirs publics chinois sur le secteur bancaire.
- (473) En l'absence d'informations divergentes de la part des établissements financiers privés, la Commission a conclu que, pour ce qui est de l'industrie des VEB, l'État a chargé tous les établissements financiers opérant en Chine sous la supervision de l'ANRF (y compris les établissements financiers privés) ou leur a ordonné, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), premier tiret, du règlement de base, de s'aligner sur les politiques gouvernementales et d'accorder des prêts à l'industrie des VEB à des taux préférentiels ⁽¹⁶⁵⁾.

3.5.1.10. Notations de crédit

- (474) Dans le cadre de précédentes enquêtes antisubventions, la Commission a déjà établi que les notations de crédit nationales accordées aux sociétés chinoises n'étaient pas fiables, en s'appuyant sur une étude publiée par le Fonds monétaire international ⁽¹⁶⁶⁾, qui montre une divergence entre les notations de crédit internationales et chinoises.

⁽¹⁶⁰⁾ WT/DS/296 (DS 296, États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques [DRAM] en provenance de Corée), rapport de l'Organe d'appel du 21 février 2005, point 116.

⁽¹⁶¹⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 116.

⁽¹⁶²⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 115.

⁽¹⁶³⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 114 en accord avec le rapport du groupe spécial, DS 194, point 8.31. À cet égard.

⁽¹⁶⁴⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 115.

⁽¹⁶⁵⁾ Voir les affaires citées à la note de bas de page 12 ci-dessus.

⁽¹⁶⁶⁾ Document de travail du FMI intitulé «Resolving China's Corporate Debt Problem» (Résoudre le problème d'endettement des entreprises chinoises), de Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparuso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, octobre 2016, WP/16/203.

En effet, selon le FMI, plus de 90 % des obligations chinoises sont notées entre AA et AAA par les agences de notation locales. Cette proportion n'est pas comparable à celle que l'on observe sur d'autres marchés, tels que l'Union européenne ou les États-Unis. Par exemple, sur le marché américain, moins de 2 % des entreprises bénéficient de ces notations de premier ordre. Les agences de notation chinoises ont donc fortement tendance à accorder des notes situées en haut de l'échelle de notation. Elles appliquent des échelles d'évaluation très larges et ont tendance à regrouper les obligations présentant des risques de défaillance très différents dans une seule grande catégorie de notation⁽¹⁶⁷⁾. Selon l'étude China Bond Market Insight 2021 de Bloomberg⁽¹⁶⁸⁾, cinq agences de notation locales chinoises dominent le marché obligataire: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance et Golden Credit Rating, et environ 90 % des obligations sont notées AAA par ces agences. Toutefois, de nombreux émetteurs se sont vu attribuer par S&P Global une note d'émetteur inférieure allant de A à BBB⁽¹⁶⁹⁾.

- (475) En outre, lorsqu'elles notent les obligations chinoises émises à l'étranger, les agences de notation étrangères, telles que Standard and Poor's et Moody's, majorent généralement la note de base accordée à l'émetteur en fonction de l'estimation de l'importance stratégique de l'entreprise pour les pouvoirs publics chinois et de la solidité d'une éventuelle garantie implicite⁽¹⁷⁰⁾.
- (476) Pour compléter cette analyse, des affaires antérieures ont montré que les pouvoirs publics chinois pouvaient également exercer leur influence sur le marché de la notation de crédit.
- (477) Selon les informations fournies par les pouvoirs publics chinois, dans d'autres affaires, 14 agences de notation de crédit étaient actives sur le marché obligataire chinois, dont 12 agences de notation nationales. Deuxièmement, l'accès au marché chinois de la notation de crédit n'est pas libre. Il s'agit essentiellement d'un marché fermé, puisque les agences de notation doivent être approuvées par la China Securities Regulatory Commission (ci-après la «CSRC») ou la PBOC avant de pouvoir exercer leurs activités⁽¹⁷¹⁾. Mi-2017, la PBOC a annoncé que les agences de notation étrangères seraient autorisées à noter une partie du marché obligataire national, sous certaines conditions. Or, comme cela est expliqué au considérant 475, ces agences de notation suivent les échelles de notation chinoises et ne sont donc pas tout à fait comparables aux notes internationales.
- (478) Enfin, une étude menée en 2021 par Allianz Global Investors confirme les conclusions de la Commission, en indiquant que «[l]e système de notation de crédit onshore de la Chine diffère des conventions internationales en matière de notation. Par exemple, les obligations onshore notées AA+ seraient généralement notées comme des obligations à haut rendement sur une échelle internationale»⁽¹⁷²⁾.
- (479) Enfin, l'OCDE a souligné en 2022 que «[d]es lacunes sur le marché de la notation de crédit, y compris des notes artificiellement élevées et des systèmes d'alerte faibles, entravent le bon développement du marché obligataire»⁽¹⁷³⁾.
- (480) La Commission a en outre également conclu⁽¹⁷⁴⁾ que le système de notation de crédit chinois ne pouvait pas être considéré comme uniquement guidé par les forces du marché et que son fonctionnement était faussé.
- (481) Au regard de la situation décrite aux considérants 474 à 478, la Commission a conclu que les notes de crédit chinoises ne reflétaient pas une estimation fiable du risque de crédit de l'actif sous-jacent. Ces notations ont par ailleurs été faussées par l'objectif des pouvoirs publics d'encourager les industries stratégiques clés, telles que celle des VEB.

⁽¹⁶⁷⁾ Livingston, M. Poon, W.P.H. et Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, Journal of Banking & Finance, p. 24.

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

⁽¹⁶⁹⁾ China Bond Market Insight 2021, note de bas de page n° 59, p. 31.

⁽¹⁷⁰⁾ Price, A.H., Brightbill, T.C., DeFrancesco, R.E., Claeys, S.J., Teslik, A., et Neelakantan, U. (2017). China's broken promises: why it is not a market-economy (Les fausses promesses de la Chine: pourquoi il ne s'agit pas d'une économie de marché), Wiley Rein LLP, p. 68.

⁽¹⁷¹⁾ Voir note de bas de page n° 71 du règlement d'exécution (UE) 2022/72 de la Commission du 18 janvier 2022 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/2011 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine.

⁽¹⁷²⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf>.

⁽¹⁷³⁾ Voir Études économiques de l'OCDE: Chine, mars 2022, p. 34 et 35: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf>

⁽¹⁷⁴⁾ Voir le document de travail des services de la Commission mis à jour, «Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 10 avril 2024, SWD(2024) 91 final (ci-après le «rapport sur la Chine») – Chapitre 6, p. 156 à 160.

3.5.2. Financement préférentiel: prêts

3.5.2.1. Types de prêts

(1) Prêts à court terme et long terme

(482) La Commission a établi que les sociétés des trois groupes retenus dans l'échantillon utilisaient différents prêts à court et long terme pour financer leurs activités. Ces prêts étaient principalement utilisés pour le fonctionnement quotidien des sociétés, pour leurs besoins de trésorerie, pour des projets spéciaux, pour des investissements ou pour remplacer d'autres prêts. Les groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ont également fait usage de crédits à l'exportation à court et à long terme.

(2) Prêts ayant pour but spécifique de remplacer d'autres prêts (prêts renouvelables)

(483) Pendant l'enquête, la Commission a constaté que l'un des groupes retenus dans l'échantillon contractait des prêts dans le but spécifique de remplacer le capital remboursé sur les prêts à la date d'échéance par un nouveau capital provenant de nouveaux prêts. De tels prêts renouvelables sont généralement un signe de problèmes de liquidité de l'emprunteur et impliquent une plus grande exposition au risque pour les banques qui les octroient. Comme elle l'avait déjà conclu lors de précédentes affaires⁽¹⁷⁵⁾, la Commission a établi que cette pratique permettait à certaines sociétés de réaménager leurs engagements et d'obtenir les ressources sans lesquelles elles ne seraient pas en mesure de faire face à leurs obligations de remboursement, ce qui signalait donc qu'elles éprouvaient des difficultés à rembourser leurs dettes.

(3) Financement dans le but de restructurer la dette à long terme

(484) Au cours de l'enquête, la Commission a constaté que certaines sociétés retenues dans l'échantillon avaient émis des obligations dans le but spécifique de rembourser des dettes, en l'occurrence des prêts. Elle a établi que la restructuration de leurs dettes au moyen de cet instrument permettait à certaines sociétés de réaménager et reporter leurs engagements, et d'obtenir les ressources sans lesquelles elles ne seraient pas en mesure de faire face à leurs obligations de remboursement, ce qui signalait donc qu'elles éprouvaient des difficultés à lever des fonds.

(485) L'utilisation d'obligations à cette fin soulève des doutes quant à la capacité d'une société donnée à payer ses dettes, remettant par conséquent en cause non seulement sa liquidité à court terme, mais aussi sa solvabilité à long terme. L'existence d'obligations émises par une société donnée dans le but de rembourser des prêts est donc considérée comme un élément indiquant que celle-ci se trouve dans une situation financière plus défavorable que ne le laisseraient supposer à première vue ses états financiers et présente un risque supplémentaire lié à son financement à court et à long terme.

3.5.2.2. Spécificité

(486) Comme cela a été démontré à la section 3.5.1.5, plusieurs documents juridiques ciblant spécifiquement les entreprises du secteur des VEB ordonnent aux établissements financiers d'accorder à l'industrie des VEB des prêts à des taux préférentiels. Ces documents démontrent que les établissements financiers n'octroient des financements préférentiels qu'à un nombre limité d'entreprises ou d'industries qui respectent les politiques définies par les pouvoirs publics chinois. La Commission a estimé que la référence à l'industrie des VEB était suffisamment claire puisque celle-ci est définie soit par son nom soit par une référence au produit fabriqué ou à la branche industrielle dont elle relève.

⁽¹⁷⁵⁾Règlement d'exécution (UE) 2017/969 de la Commission du 8 juin 2017 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine, et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/649 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine (JO L 146 du 9.6.2017, p. 17) («affaire des produits plats laminés à chaud»); règlement d'exécution (UE) 2018/1690 de la Commission du 9 novembre 2018 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1579 instituant un droit antidumping définitif, portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine, et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2018/163 (JO L 283 du 12.11.2018, p. 1) (ci-après l'«affaire des pneumatiques»); et règlement d'exécution (UE) 2020/776 de la Commission du 12 juin 2020 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la République populaire de Chine et d'Égypte (JO L 189 du 15.6.2020, p. 33) (ci-après l'«affaire des TFV»).

3.5.2.3. Calcul du montant de la subvention

- (487) La Commission a calculé le montant de la subvention passible de mesures compensatoires sur la base de l'avantage conféré aux bénéficiaires pendant la période d'enquête. Conformément à l'article 6, point b), du règlement de base, l'avantage conféré aux bénéficiaires correspond à la différence entre le montant de l'intérêt que l'entreprise bénéficiaire a payé sur le prêt préférentiel et celui qu'elle aurait payé sur un prêt commercial comparable qu'elle aurait pu obtenir sur le marché.
- (488) Comme expliqué précédemment aux sections 3.5.1 et 3.5.2, les prêts accordés par les établissements financiers chinois témoignent d'une intervention importante des pouvoirs publics et ne reflètent pas les taux qui se pratiqueraient sur un marché financier fonctionnant selon les forces du marché.
- (489) Les groupes d'entreprises de l'échantillon différaient en termes de situation financière générale. Chacun d'eux a bénéficié de différents types de prêts au cours de la période d'enquête, présentant des divergences en matière d'échéance, de sûretés, de garanties et d'autres conditions. Pour ces deux raisons, chaque entreprise a bénéficié d'un taux d'intérêt moyen en fonction des prêts qui lui ont été accordés.
- (490) La Commission a évalué individuellement la situation financière de chaque groupe de producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon afin de refléter ces particularités. À cet égard, elle a suivi la méthode de calcul des financements préférentiels au moyen de prêts établie dans le cadre de l'enquête antisubventions concernant les feuilles et bandes minces en aluminium destinées à la transformation originaires de la RPC ainsi que dans le cadre de l'enquête antisubventions relative aux produits plats laminés à chaud en acier originaires de la RPC et des enquêtes antisubventions relatives aux pneumatiques originaires de la RPC, à certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la RPC et aux câbles de fibres optiques originaires de la RPC ⁽¹⁷⁶⁾, comme expliqué aux considérants ci-dessous. En conséquence, la Commission a calculé l'avantage conféré par l'octroi de financement préférentiel au moyen de prêts pour chaque groupe de producteurs-exportateurs retenu dans l'échantillon sur une base individuelle, et a attribué cet avantage au produit concerné.

(1) Groupe BYD

- (491) La Commission a relevé que le groupe BYD avait obtenu une notation AAA de la part d'une agence de notation de crédit chinoise en 2020. Au regard des distorsions globales des notations de crédit chinoises mentionnées à la section 3.5.1.10, la Commission a conclu que cette notation n'était pas fiable.
- (492) Comme indiqué aux considérants 452 à 459, les établissements financiers chinois ayant accordé ces prêts n'avaient procédé à aucune évaluation de solvabilité. Par conséquent, afin d'établir l'existence d'un avantage, la Commission a dû examiner si les taux d'intérêt des prêts accordés au groupe BYD correspondaient à ceux du marché.
- (493) Le groupe BYD s'est présenté comme étant dans une situation financière globalement bénéficiaire, avec une marge de bénéfice d'environ 6 % selon ses propres états financiers. Le groupe avait recours à l'endettement à court et long terme pour financer ses activités. La Commission a évalué la situation de la société en ce qui concerne ses liquidités à court terme et sa solvabilité à long terme.
- (494) Pour évaluer les liquidités à court terme, la Commission a utilisé le ratio de liquidité générale. Ce ratio mesure la capacité de la société à honorer ses obligations à court terme, y compris ses dettes à court terme.
- (495) Le ratio de liquidité générale de la société était de 0,89 en 2021, a reculé à 0,75 en 2022 puis a de nouveau diminué pour atteindre 0,68 au cours de la période d'enquête. En dépit de la notation AAA attribuée à la société en 2020, les actifs courants de la société n'étaient dès lors pas suffisants pour honorer ses obligations à court terme. Une notation de crédit élevée n'est donc pas justifiée, puisqu'elle nécessite un ratio d'au moins 2.
- (496) Eu égard à cet indicateur de liquidité à court terme, la Commission a conclu que la société concernée présentait des problèmes de liquidités à court terme qui lui conféraient un profil de débiteur à haut risque.

⁽¹⁷⁶⁾ JO L 458 du 22.12.2021, p. 344 (considérant 237) (ci-après l'«affaire des feuilles d'aluminium»); JO L 146 du 9.6.2017, p. 17, considérants 152 à 244 (ci-après l'«affaire des produits plats laminés à chaud»); JO L 283 du 12.11.2018, p. 1, considérant 236 (ci-après l'«affaire des pneumatiques»); JO L 189 du 15.6.2020, p. 33, considérant 300 (ci-après l'«affaire des TFV»); et JO L 12 du 19.1.2022, p. 75, considérant 294 (ci-après l'«affaire des câbles de fibres optiques»).

- (497) La Commission a fondé son évaluation des risques d'insolvabilité à long terme sur le taux d'endettement. Ce ratio mesure la capacité d'une société à honorer ses créances à long terme. Les prêteurs et les investisseurs en obligations s'en servent au moment d'évaluer la solvabilité de la société.
- (498) Le taux d'endettement mesure le montant des créances, en particulier celles à long terme. La société affichait un ratio dettes/fonds propres élevé (0,78), ce qui indique que la société finance son activité par de la dette. Le ratio dettes/fonds propres a également connu une croissance constante, passant de 0,67 en 2021 à 0,78 au cours de la période d'enquête, ce qui indique que la société finance de plus en plus son activité en s'endettant. Plus le ratio dettes/fonds propres est élevé, plus le risque financier de la société l'est aussi, ce qui signifie que la société peut rencontrer davantage de difficultés pour servir ses dettes existantes.
- (499) Dès lors, eu égard aux problèmes de liquidités et de solvabilité décrits aux considérants 495 à 498, la Commission a considéré que la société ne se trouvait pas dans une situation financière solide et présentait un profil de risque élevé pour les prêteurs et investisseurs potentiels.
- (500) La Commission a en outre analysé le ratio dettes/fonds propres des différentes sociétés ayant le taux d'avantages financiers le plus élevé et a constaté que ce ratio était compris entre 0,71 et 0,97 en 2022.
- (501) Eu égard à ce qui précède et au regard des distorsions globales des notations de crédit chinoises, mentionnées à la section 3.5.1.10, la Commission a conclu que la notation de crédit AAA attribuée au groupe BYD n'était pas fiable.
- (502) La Commission a estimé que la situation financière globale du groupe correspondait à une notation B, qui n'est plus considérée comme une note «investment grade».
- (503) Sur la base des données disponibles au public sur Bloomberg, la Commission a utilisé comme référence la prime demandée pour des obligations émises par des entreprises ayant obtenu la notation B, qui a été appliquée au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine ou, après le 20 août 2019, au taux de prime annoncé par le NIFC ⁽¹⁷⁷⁾ afin de déterminer le taux du marché.
- (504) Cette marge à la hausse a été déterminée en calculant l'écart relatif entre les indices des obligations américaines d'entreprises notées AA et les obligations d'entreprises notées B, sur la base des données de Bloomberg pour les segments industriels. L'écart de taux relatif ainsi calculé a ensuite été ajouté au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine ou, après le 20 août 2019, au taux de prime publié par le NIFC, à la date de l'octroi du prêt ⁽¹⁷⁸⁾ et pour la même durée que le prêt en question. Cette opération a été réalisée pour chaque prêt accordé au groupe de sociétés.
- (505) En ce qui concerne les prêts libellés en monnaies étrangères, on observe la même situation de distorsions du marché et d'absence de notations de crédit valables, car ces prêts sont accordés par les mêmes établissements financiers chinois. Ainsi, comme constaté précédemment, les obligations d'entreprises notées B avec des dénominations pertinentes émises au cours de la période d'enquête ont été utilisées pour déterminer une référence de marché.

(2) Groupe Geely

- (506) Comme indiqué aux considérants 452 à 459, les établissements financiers chinois ayant accordé ces prêts n'avaient procédé à aucune évaluation de solvabilité. Par conséquent, afin d'établir l'existence d'un avantage, la Commission a dû examiner si les taux d'intérêt des prêts accordés au groupe Geely correspondaient à ceux du marché.
- (507) Le groupe Geely a fait état d'une situation financière bénéficiaire, avec une marge de bénéfice de 3 %, selon ses propres états financiers. Toutefois, la rentabilité a diminué par rapport à 2021. Son rendement sur fonds propres, c'est-à-dire la capacité du groupe à transformer des fonds propres en bénéfices nets, a diminué, passant de 8 % en 2021 à 5 % à la fin de la période d'enquête.
- (508) Le groupe Geely avait recours à l'endettement à court et long terme pour financer ses activités. La Commission a évalué la situation du groupe en ce qui concerne ses liquidités à court terme et sa solvabilité à long terme.

⁽¹⁷⁷⁾ Voir considérant (453) ci-dessus.

⁽¹⁷⁸⁾ En cas de prêt à intérêt fixe. Pour les prêts à taux variable, le taux de référence de la Banque populaire de Chine pendant la période d'enquête a été retenu.

- (509) En ce qui concerne les liquidités à court terme, le groupe présentait un ratio de liquidité générale moyen de 1,03 au cours de la période d'enquête. Bien que ce ratio soit légèrement supérieur à 1, les actifs courants de la société suffisaient tout juste à payer les obligations à court terme, ce qui n'est pas suffisant pour justifier une notation de crédit élevée, pour laquelle une société devrait présenter un ratio d'au moins 2. Le ratio de liquidité immédiate de la société était égal à 0,79 à la fin de la période d'enquête, 0,76 en 2022 et 0,79 en 2021, alors que la référence est un ratio d'au moins 1. De fait, une société ayant un ratio de liquidité immédiate inférieur à 1 risque de ne pas pouvoir rembourser ses dettes courantes à court terme. Le ratio de trésorerie de la société était en moyenne de 0,4 au cours de la période d'enquête; par conséquent, l'entreprise ne disposait pas de suffisamment de fonds de trésorerie pour payer sa dette à court terme. Eu égard à ces indicateurs de liquidité à court terme, la Commission a conclu que la société concernée présentait des problèmes de liquidités à court terme qui lui conféraient un profil de débiteur à risque.
- (510) En ce qui concerne l'endettement à long terme, le groupe Geely présentait un ratio dettes/actifs élevé de 0,69, ce qui signifie que 69 % des actifs de la société sont financés par des dettes. Le ratio dettes/fonds propres était de 2,1 en 2021, de 2,11 en 2022 et de 2,22 à la fin de la période d'enquête, ce qui montre que l'entreprise finance son activité principalement par l'intermédiaire de la dette. Plus ces ratios sont élevés, plus le risque financier auquel l'entreprise est exposée est important. En outre, au cours de la période d'enquête, l'une des sociétés du groupe (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) a conclu un accord de conversion de créances en capital avec des banques d'État afin d'améliorer sa structure d'endettement. Cet accord prévoit que la société puisse convertir en actions une partie de ses dettes envers les banques d'État, réduisant ainsi la dette inscrite au passif de son bilan.
- (511) La Commission a par ailleurs constaté que le groupe Geely avait contracté des prêts dans le but spécifique de remplacer d'autres prêts. Comme expliqué à la section 3.5.2.1, l'existence de prêts renouvelables est considérée comme un élément indiquant l'existence de risques supplémentaires liés à des problèmes de liquidités.
- (512) De même, la Commission a constaté que le groupe Geely avait émis des obligations dans le but de restructurer sa dette. En l'espèce, comme expliqué à la section 4, la Commission a estimé qu'il s'agissait d'un signe que le groupe se trouvait dans une situation financière plus défavorable que ne le laisseraient supposer à première vue ses états financiers et présentait un risque supplémentaire lié à ses financements à court et à long terme.
- (513) La Commission a relevé que le groupe Geely avait obtenu une notation AAA de la part d'une agence de notation de crédit chinoise. Au regard des distorsions globales des notations de crédit chinoises mentionnées à la section 3.5.1.10, la Commission a conclu que cette notation n'était pas fiable.
- (514) La Commission a estimé que la situation financière globale du groupe correspondait à une notation B. D'après la définition des notes de crédit de Standard & Poor's, un débiteur noté «B» est plus vulnérable qu'un débiteur noté «BB», mais il demeure capable d'honorer ses engagements financiers. Néanmoins, il est probable que la capacité ou la volonté du débiteur d'honorer ses engagements financiers soit compromise par des conditions défavorables sur le plan commercial, financier ou économique. Cette référence est dès lors jugée appropriée pour refléter le risque supplémentaire découlant de l'utilisation de prêts renouvelables et d'obligations émises dans un but de restructuration de la dette.
- (515) La prime attendue sur les obligations émises par des entreprises ayant obtenu la notation BB a alors été appliquée au taux de référence des prêts de la PBOC ou, après le 20 août 2019, au taux préférentiel des prêts annoncé par le NIFC, afin de déterminer le taux du marché.
- (516) Cette marge à la hausse a été déterminée en calculant l'écart relatif entre les indices des obligations américaines d'entreprises notées AA et les obligations d'entreprises notées B, sur la base des données de Bloomberg pour les segments industriels. L'écart de taux relatif ainsi calculé a ensuite été ajouté au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine ou, après le 20 août 2019, au taux de prime annoncé par le NIFC, à la date de l'octroi du prêt et pour la même durée que le prêt en question. Cette opération a été réalisée pour chaque prêt et crédit-bail accordé à la société.
- (517) En ce qui concerne les prêts libellés en devises étrangères en RPC, la même situation est observée en ce qui concerne les distorsions du marché et l'absence de notations valides, car ces prêts sont accordés par ces établissements financiers chinois. Ainsi, comme constaté précédemment, les obligations d'entreprises notées B avec des dénominations pertinentes émises au cours de la période d'enquête ont été utilisées pour déterminer une référence de marché.

(3) Groupe SAIC

- (518) Comme indiqué précédemment aux considérants 452 à 459, les établissements financiers chinois ayant accordé ces prêts n'avaient procédé à aucune évaluation de solvabilité. Par conséquent, afin d'établir l'existence d'un avantage, la Commission a dû examiner si les taux d'intérêt des prêts accordés au groupe Geely correspondaient à ceux du marché.
- (519) SAIC Motor Corporation Limited a fait état d'une situation financière bénéficiaire au niveau du groupe consolidé, avec une marge de bénéfice de 4 %, selon ses propres états financiers. Toutefois, la rentabilité a diminué par rapport à 2021. Son rendement sur fonds propres, soit la capacité du groupe à transformer des fonds propres en bénéfices nets, a diminué, passant de 13 % en 2021 à 8 % à la fin de 2022.
- (520) SAIC Motor Corporation Limited avait recours à l'endettement à court et long terme pour financer ses activités. La Commission a évalué la situation du groupe en ce qui concerne ses liquidités à court terme et sa solvabilité à long terme.
- (521) En ce qui concerne les liquidités à court terme, le groupe présentait un ratio de liquidité générale moyen de 1,07 en 2022. Bien que ce ratio soit légèrement supérieur à 1, les actifs courants du groupe suffisaient tout juste à payer les obligations à court terme, ce qui n'est pas suffisant pour justifier une notation de crédit élevée, pour laquelle une société devrait présenter un ratio d'au moins 2. Le ratio de liquidité immédiate de la société était égal à 0,87 en 2022 et 0,97 en 2021, alors que la référence est un ratio d'au moins 1. De fait, une société ayant un ratio de liquidité immédiate inférieur à 1 risque de ne pas pouvoir rembourser ses dettes courantes à court terme. Le ratio de liquidité du groupe se chiffrait en moyenne à 0,4 en 2022. Le groupe ne disposait donc pas de suffisamment de liquidités pour rembourser ses dettes à court terme. Eu égard à ces indicateurs de liquidité à court terme, la Commission a conclu que le groupe concerné présentait des problèmes de liquidités à court terme qui lui conféraient un profil de débiteur à risque.
- (522) En ce qui concerne l'endettement à long terme, SAIC Motor Corporation Limited présentait un ratio dettes/actifs élevé de 0,66 au niveau du groupe consolidé, ce qui signifie que 66 % des actifs du groupe sont financés par des dettes. Le ratio dettes/fonds propres était de 1,79 en 2021 et de 1,94 en 2022, ce qui montre que l'entreprise finance son activité principalement par l'intermédiaire de la dette. Plus ces ratios sont élevés, plus le risque financier auquel l'entreprise est exposée est important. En outre, entre 2009 et 2015, deux des producteurs-exportateurs du groupe [SAIC Maxus Automotive Company Limited et Nanjing Automobile (Group) Corporation] ont conclu quatre accords de conversion de créances en capital avec des banques d'État afin d'améliorer leur structure d'endettement. Cet accord prévoit que les sociétés puissent convertir en actions une partie de leurs dettes envers les banques d'État, réduisant ainsi la dette inscrite au passif de leur bilan. Par ailleurs, en 2017, SAIC Motor Corporation Limited a bénéficié d'un apport de fonds propres auquel ont notamment participé des établissements financiers appartenant à l'État, ce qui, ici encore, a eu une incidence positive sur la structure d'endettement du groupe. Bien que ces événements aient eu lieu avant la période d'enquête, ils ont eu un effet structurel durable sur le bilan.
- (523) La Commission a par ailleurs constaté que le groupe avait contracté des prêts dans le but spécifique de remplacer d'autres prêts. Comme expliqué à la section 3.4.2.1, l'existence de prêts renouvelables est considérée comme un élément indiquant l'existence de risques supplémentaires liés à des problèmes de liquidités.
- (524) La Commission a relevé que SAIC Motor Corporation Limited avait obtenu une notation AAA de la part d'une agence de notation de crédit chinoise. Au regard des distorsions globales des notations de crédit chinoises mentionnées à la section 3.4.1.9, et de la situation financière du groupe telle que décrite ci-dessus, la Commission a conclu que cette notation n'était pas fiable.
- (525) La Commission a estimé que la situation financière globale du groupe correspondait à une notation B. D'après la définition des notes de crédit de Standard & Poor's, un débiteur noté «B» est plus vulnérable qu'un débiteur noté «BB», mais il demeure capable d'honorer ses engagements financiers. Néanmoins, il est probable que la capacité ou la volonté du débiteur d'honorer ses engagements financiers soit compromise par des conditions défavorables sur le plan commercial, financier ou économique. Cette référence est dès lors jugée appropriée pour refléter le risque supplémentaire découlant de l'utilisation de prêts renouvelables et d'obligations émises dans un but de restructuration de la dette.

- (526) Cette marge à la hausse a donc été déterminée en calculant l'écart relatif entre les indices des obligations américaines d'entreprises notées AA et les obligations d'entreprises notées B, sur la base des données de Bloomberg pour les segments industriels. L'écart de taux relatif ainsi calculé a ensuite été ajouté au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine ou, après le 20 août 2019, au taux de prime annoncé par le NIFC, à la date de l'octroi du prêt et pour la même durée que le prêt en question. Cette opération a été réalisée pour chaque prêt et crédit-bail accordé à la société.
- (527) En ce qui concerne les prêts libellés en devises étrangères en RPC, la même situation est observée en ce qui concerne les distorsions du marché et l'absence de notations valides, car ces prêts sont accordés par ces établissements financiers chinois. Ainsi, comme constaté précédemment, les obligations d'entreprises notées B avec des dénominations pertinentes émises au cours de la période d'enquête ont été utilisées pour déterminer une référence de marché.

3.5.2.4. Conclusion sur le financement préférentiel: prêts

- (528) La Commission a établi que tous les groupes de producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon avaient bénéficié de financements préférentiels au moyen de prêts au cours de la période d'enquête. Compte tenu de l'existence d'une contribution financière, d'un avantage pour les producteurs-exportateurs et de sa spécificité, la Commission a considéré l'octroi de financements préférentiels au moyen de prêts comme une subvention passible de mesures compensatoires.
- (529) Les taux de subvention établis en rapport avec l'octroi des financements préférentiels au moyen de prêts, sur la période d'enquête, pour les groupes de sociétés faisant partie de l'échantillon s'élevaient à:

Financement préférentiel: prêts

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,16 %
Groupe Geely	0,81 %
Groupe SAIC	1,38 %

3.5.3. Financement préférentiel: autres types de financement

3.5.3.1. Lignes de crédit

(a) Généralités

- (530) L'objectif d'une ligne de crédit est de définir une limite d'emprunt que la société peut utiliser à tout moment pour financer ses opérations courantes, rendant ainsi le financement des besoins en fonds de roulement flexible et immédiatement disponible en cas de besoin. Les accords de lignes de crédit conclus avec les groupes de l'échantillon font référence aux différentes formes de financement accessibles aux sociétés qui signent de tels accords, qui couvrent tous les types de financements à court terme, tels que les prêts à court terme, les acceptations bancaires, les lettres de crédit, etc. En outre, selon la littérature financière, les lignes de crédit représentent également la majorité des financements accordés dans les économies de marché. Par exemple, elles représentent plus de 80 % des financements accordés par des banques à des sociétés anonymes aux États-Unis ⁽¹⁷⁹⁾. En outre, au Canada, où les acceptations bancaires constituent une dette directe et inconditionnelle pour les banques qui les acceptent (comme en Chine), les banques n'acceptent généralement de traites d'acceptation bancaire que de la part d'emprunteurs privés qui ont mis en place une ligne de crédit avec la banque concernée ⁽¹⁸⁰⁾. La Commission a donc considéré qu'en principe, tous les financements à court terme des sociétés retenues dans l'échantillon, tels que les prêts à court terme, les traites d'acceptation bancaire, etc., devaient être couverts par un instrument de ligne de crédit.

⁽¹⁷⁹⁾ EMPIRICAL ANALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es), <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeridas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdf>.

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

(b) Conclusions de l'enquête

- (531) La Commission a établi que les établissements financiers chinois avaient accordé des lignes de crédit à chacun des groupes de l'échantillon dans le cadre de l'octroi de financements. Ces lignes de crédit consistaient en des accords-cadres en vertu desquels la banque autorisait les sociétés de l'échantillon à utiliser divers instruments de dette, tels que des crédits de fonds de roulement, des traites d'acceptation bancaire et d'autres formes de financement commercial, dans les limites d'un montant maximal déterminé.
- (532) Comme mentionné au considérant 530 ci-dessus, tous les financements à court terme devraient être couverts par une ligne de crédit. Dès lors, la Commission a comparé le montant des lignes de crédit mises à la disposition des sociétés ayant coopéré au cours de la période d'enquête avec le montant des financements à court terme utilisés par ces sociétés au cours de la même période afin de déterminer si tous les financements à court terme étaient couverts par une ligne de crédit. Lorsque le montant des financements à court terme dépassait la limite de la ligne de crédit, la Commission a augmenté le montant de la ligne de crédit existante à hauteur du montant effectivement utilisé par les producteurs-exportateurs au-delà de cette limite de la ligne de crédit.
- (533) Dans des conditions de marché normales, les lignes de crédit seraient soumises à une commission dite «d'arrangement» ou «d'engagement» pour compenser les coûts et les risques de la banque liés à l'ouverture d'une ligne de crédit, ainsi qu'à une commission de renouvellement perçue annuellement pour le renouvellement de la validité des lignes de crédit ⁽¹⁸¹⁾. Ces commissions couvrent les frais administratifs, tels que les frais de traitement de la demande et les coûts des contrôles de sécurité, mais aussi les coûts découlant des exigences prudentielles imposées aux banques, étant donné que les fonds propres engagés dans le cadre d'une ligne de crédit diminuent le ratio de fonds propres de la banque, que celle-ci doit maintenir pour se protéger des risques systémiques. Toutefois, la Commission a établi que tous les groupes de sociétés retenus dans l'échantillon bénéficiaient de lignes de crédit accordées gratuitement. Un avantage a donc été conféré aux groupes de sociétés faisant l'objet de l'enquête au sens de l'article 6, point d), du règlement de base.

(c) Spécificité

- (534) Comme indiqué au considérant 210, la décision n° 40 prévoit que les établissements financiers doivent octroyer des crédits aux industries encouragées.
- (535) Selon la Commission, à partir du moment où les lignes de crédit sont intrinsèquement liées à tous les types de financements à court terme accordés aux sociétés retenues dans l'échantillon, elles devraient être considérées comme une forme de soutien financier préférentiel offert par les établissements financiers aux industries encouragées telles que le secteur des VEB. Comme indiqué dans la section 3.1 ci-dessus, le secteur des VEB fait partie des industries encouragées et peut donc bénéficier de tout le soutien financier possible.

(d) Calcul du montant de la subvention

- (536) Conformément à l'article 6, point d) ii), du règlement de base, la Commission a considéré l'avantage conféré aux bénéficiaires comme correspondant à la différence entre le montant qu'ils ont payé comme commission pour l'ouverture ou le renouvellement de lignes de crédit par les établissements financiers chinois et celui qu'ils paieraient sur une ligne de crédit commerciale obtenue à un taux de marché non faussé.
- (537) Aucune des sociétés de l'échantillon ne payait de commission pour sa ligne de crédit. De même, lors des précédentes enquêtes, la Commission n'avait trouvé aucune commission payée à l'intérieur du pays pour une ligne de crédit. Au contraire, le seul cas dans lequel un producteur-exportateur retenu dans l'échantillon avait payé une commission relative à une ligne de crédit était celui d'une société qui avait obtenu des lignes de crédit auprès de deux banques dont le siège était établi dans un pays autre que la RPC, qui étaient donc soumises à des commissions conformément à la pratique habituelle sur les marchés financiers mondiaux ⁽¹⁸²⁾. Les informations accessibles au public semblent indiquer que, dans certains cas, des frais sont prélevés aux sociétés chinoises pour leurs lignes de crédit ⁽¹⁸³⁾, mais le montant de ces frais n'a pas été trouvé. La Commission n'a donc eu d'autre choix que de rechercher une commission de référence appropriée en dehors de la Chine. Les taux de la commission d'arrangement et de la commission de renouvellement ont été établis respectivement à 1,75 % et 1,25 % sur la base de données accessibles au public ⁽¹⁸⁴⁾.

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

⁽¹⁸²⁾ Voir l'affaire concernant les pneumatiques, considérant 297.

⁽¹⁸³⁾ Voir, par exemple, Bank of China: Credit Line, à l'adresse suivante: https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com).

⁽¹⁸⁴⁾ <https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/>, consulté le 29 avril 2024.

- (538) En principe, la commission d'arrangement et la commission de renouvellement sont payables sur la base de sommes forfaitaires dues respectivement au moment de l'ouverture d'une nouvelle ligne de crédit ou du renouvellement d'une ligne de crédit existante. Toutefois, aux fins du calcul, la Commission a tenu compte des lignes de crédit qui avaient été ouvertes ou renouvelées avant la période d'enquête, mais qui étaient disponibles pour les groupes de l'échantillon pendant la période d'enquête, ainsi que de celles qui ont été ouvertes pendant la période d'enquête.

3.5.3.2. Traite d'acceptation bancaire

(a) Généralités

- (539) Les traites d'acceptation bancaire sont un produit financier visant à développer un marché monétaire national plus actif par une extension des facilités de crédit. Il s'agit d'une forme de financement à court terme susceptible de «réduire le coût du financement et d'améliorer l'efficacité du capital» du tireur ⁽¹⁸⁵⁾. En outre, comme l'indique la Banque populaire de Chine sur son site internet, «la traite d'acceptation bancaire peut garantir l'établissement et l'exécution du contrat entre l'acheteur et le vendeur, et améliorer la rotation du capital via l'intervention du crédit de la Banque de Chine» ⁽¹⁸⁶⁾. De plus, sur son site internet, la banque DBS promeut les traites d'acceptation bancaire comme un moyen d'«améliorer le fonds de roulement en différant les paiements» ⁽¹⁸⁷⁾. Les conditions générales de l'émission et de l'utilisation d'acceptations bancaires sont définies dans la loi de la République populaire de Chine sur les instruments négociables ⁽¹⁸⁸⁾.
- (540) La Commission avait déjà constaté lors de précédentes enquêtes que les traites d'acceptation bancaire sont largement utilisées comme moyen de paiement dans les transactions commerciales en remplacement des mandats, ce qui améliore la trésorerie et le fonds de roulement du tireur ⁽¹⁸⁹⁾.
- (541) Les traites d'acceptation bancaire ne peuvent être utilisées que pour régler de véritables transactions commerciales, et le tireur doit produire des éléments de preuve suffisants à cet égard, par exemple au moyen d'un contrat d'achat/de vente, d'une facture, d'un bon de livraison, etc. Les traites d'acceptation bancaire peuvent être utilisées comme moyen de paiement standard dans le cadre de contrats d'achat, au côté d'autres moyens tels que les virements ou les mandats.
- (542) La traite d'acceptation bancaire est tirée par le demandeur (le tireur, qui est également l'acheteur dans le cadre de la transaction commerciale sous-jacente) et acceptée par une banque. En acceptant la traite, la banque accepte d'effectuer le paiement inconditionnel du montant indiqué dans la traite au bénéficiaire/porteur à la date prévue (date d'échéance).
- (543) En général, les contrats d'acceptation bancaire contiennent la liste des opérations couvertes par le montant de la traite, accompagnée d'une indication de la date de paiement convenue avec le fournisseur et de la date d'échéance de la traite d'acceptation bancaire.
- (544) La Commission a également établi qu'en Chine, les traites d'acceptation bancaire étaient émises dans le cadre d'un accord d'acceptation bancaire précisant l'identité de la banque, des fournisseurs et de l'acheteur, les obligations de la banque et de l'acheteur, ainsi que la valeur par fournisseur, la date de paiement convenue avec le fournisseur et la date d'échéance de la traite d'acceptation bancaire.
- (545) La Commission a également établi que les accords sur des lignes de crédit mentionnent généralement les traites d'acceptation bancaire comme une utilisation possible de la limite financière, au côté d'autres instruments financiers à court terme tels que les crédits de fonds de roulement.
- (546) En fonction des conditions fixées par chaque banque, le tireur peut être tenu d'effectuer un petit dépôt sur un compte spécifique, de fournir une garantie et de verser une commission d'acceptation. En tout état de cause, le tireur est obligé de transférer le montant total de la traite d'acceptation bancaire sur le compte spécifique au plus tard à la date d'échéance de la traite.

⁽¹⁸⁵⁾ Voir le site internet de la Banque populaire de Chine: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html

⁽¹⁸⁶⁾ Ibidem.

⁽¹⁸⁷⁾ Voir le site internet de la banque DBS: <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance>

⁽¹⁸⁸⁾ https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html

⁽¹⁸⁹⁾ Voir l'affaire des TFV, considérants 359 à 370; l'affaire des feuilles d'aluminium, considérants 334 à 356; et l'affaire des câbles de fibres optiques, considérants 358 à 370.

- (547) Une fois qu'elle a été acceptée par la banque, le tireur endosse la traite d'acceptation bancaire et la transfère au bénéficiaire, qui est aussi le fournisseur dans le cadre de l'opération commerciale sous-jacente, au titre de paiement de la facture. Par conséquent, l'obligation de paiement de l'acheteur (tireur) à l'égard du fournisseur (bénéficiaire) est annulée. Une nouvelle obligation de paiement de l'acheteur est créée à l'égard de la banque d'acceptation, à hauteur du même montant (le tireur a l'obligation de payer la banque en espèces avant l'échéance de la traite d'acceptation bancaire). Ce point a également été confirmé par les pouvoirs publics chinois lors d'une précédente enquête ⁽¹⁹⁰⁾, à savoir qu'une fois que la société paie le fournisseur au moyen de la traite d'acceptation bancaire, elle n'a plus d'obligation à l'égard du fournisseur mais à l'égard de la banque, parce que celui qui a demandé l'émission de la traite d'acceptation bancaire devra payer la totalité du montant à la banque à la date d'échéance. Dès lors, l'émission d'une traite d'acceptation bancaire a pour effet de remplacer l'obligation du tireur à l'égard de son fournisseur par une obligation à l'égard de la banque.
- (548) L'échéance des traites d'acceptation bancaire varie en fonction des conditions fixées par chaque banque et peut aller jusqu'à 1 an.
- (549) Trois possibilités s'offrent au bénéficiaire (ou porteur) de la traite d'acceptation bancaire avant l'échéance:
- attendre jusqu'à l'échéance pour être payé en espèces par la banque d'acceptation à hauteur du montant total de la valeur nominale de la traite,
 - endosser la traite d'acceptation bancaire, c'est-à-dire l'utiliser comme moyen de paiement de dettes à l'égard de tiers, ou
 - escompter la traite d'acceptation bancaire auprès de la banque d'acceptation ou d'une autre banque et obtenir le produit en espèces moyennant le paiement d'intérêts d'escompte.
- (550) La date d'émission de la traite d'acceptation bancaire correspond généralement à la date de paiement convenue avec le fournisseur, mais peut également être antérieure ou postérieure à cette date. L'enquête a révélé que, en ce qui concerne les sociétés retenues dans l'échantillon, la date d'émission était en règle générale fixée à la date ou avant la date de paiement convenue avec le fournisseur et, dans certains cas, était même postérieure à cette date. La Commission a établi que l'échéance des traites d'acceptation bancaire des sociétés retenues dans l'échantillon était, dans la plupart des cas, postérieure de 1 à 12 mois à la date d'échéance de la facture.
- (551) En ce qui concerne le traitement comptable des traites d'acceptation bancaire, celles-ci sont inscrites comme des dettes à l'égard de la banque dans la comptabilité des tireurs, c'est-à-dire les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. Le centre de référence en matière de crédit de la Banque populaire de Chine (ci-après le «CRCP») comptabilise les traites d'acceptation bancaire comme «*un encours de crédit*» mis à disposition par les banques au même titre que les prêts, les lettres de crédit ou les crédits commerciaux. Il convient également de noter que les données du CRCP proviennent des établissements financiers, qui octroient divers types de prêts, et que ces établissements financiers ont donc comptabilisé les traites d'acceptation bancaire comme des dettes envers eux. Par ailleurs, les accords d'acceptation bancaire recueillis pendant l'enquête prévoient que, si l'acheteur n'effectue pas la totalité du paiement à l'échéance des traites d'acceptation bancaire, la banque traitera le montant impayé comme un prêt en retard.
- (552) Du point de vue de la trésorerie, l'instrument octroie donc de fait au tireur un report de la date de paiement car le paiement effectif en espèces du montant de la transaction a lieu à l'échéance de la traite d'acceptation bancaire et non au moment où le tireur devait payer son fournisseur. En l'absence de cet instrument financier, le tireur utiliserait son propre fonds de roulement, ce qui a un coût, ou contracterait un crédit de fonds de roulement à court terme auprès d'une banque afin de payer ses fournisseurs, ce qui a également un coût. Or, en effectuant le paiement au moyen de traites d'acceptation bancaire, le tireur utilise les biens ou services fournis pendant une période d'un mois à un an mais sans avancer de trésorerie et sans supporter aucun coût.
- (553) Pour illustrer l'utilisation des traites d'acceptation bancaire en remplacement des prêts à court terme, la Commission a établi que certaines des sociétés retenues dans l'échantillon n'avaient quasiment pas de prêts, alors que les traites d'acceptation bancaire émises par ces sociétés au cours de la période d'enquête représentaient une part importante de leurs dettes. Par exemple, deux des sociétés du groupe SAIC n'avaient quasiment aucun prêt, mais l'encours de leurs acceptations bancaires à la fin de la période d'enquête représentait environ 20 % de leurs dettes courantes.

⁽¹⁹⁰⁾ Voir l'affaire des TFV, considérant 381.

- (554) Dans des conditions de marché normales⁽¹⁹¹⁾, les traites d'acceptation bancaire entraîneraient, en tant qu'instrument financier, des coûts de financement pour le tireur. L'enquête a révélé que l'ensemble des sociétés retenues dans l'échantillon ont eu recours à des traites d'acceptation bancaire pendant la période d'enquête et n'ont payé qu'une commission correspondant généralement à 0,05 % de la valeur nominale de la traite pour le service d'acceptation fourni par la banque⁽¹⁹²⁾. Toutefois, aucune des sociétés retenues dans l'échantillon n'a supporté de coût pour le financement, par l'intermédiaire des traites d'acceptation bancaire, du paiement différé des biens ou services fournis. Par conséquent, la Commission a considéré que les sociétés ayant fait l'objet de l'enquête avaient bénéficié d'un financement sous la forme de traites d'acceptation bancaire pour lequel elles n'ont supporté aucun coût.
- (555) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a conclu que le système d'acceptation bancaire mis en place en RPC permettait à l'ensemble des producteurs-exportateurs de disposer d'un financement gratuit de leurs opérations courantes, conférant un avantage passible de mesures compensatoires tel que décrit aux considérants 562 à 566 ci-dessous, conformément à l'article 3, point 1) a) i), et à l'article 3, point 2), du règlement de base.
- (556) Cette conclusion est conforme aux enquêtes précédentes, lors desquelles la Commission avait établi⁽¹⁹³⁾ que les traites d'acceptation bancaire avaient en fait la même finalité et les mêmes effets que les crédits de fonds de roulement à court terme, vu que les entreprises les utilisaient à la place de ces derniers pour financer leurs opérations courantes, et que par conséquent, les traites d'acceptation bancaire devraient avoir un coût équivalent à celui d'un financement sous la forme d'un crédit de fonds de roulement à court terme.
- (557) Pendant l'enquête, le groupe BYD a expliqué que, pour certaines acceptations bancaires, il avait mis en place un système de compensation des acceptations bancaires avec différentes banques. La Commission a jugé que l'émission d'un accord de compensation ne changeait rien au fait qu'une acceptation bancaire avait été émise, et, eu égard aux éléments de preuve figurant aux considérants 539 à 556, elle a tenu compte des acceptations bancaires compensées dans son calcul de l'avantage conféré au groupe BYD.
- (b) Spécificité
- (558) En ce qui concerne la spécificité, comme indiqué au considérant 534, la décision n° 40 prévoit que les établissements financiers doivent octroyer des crédits aux industries encouragées.
- (559) Selon la Commission, les traites d'acceptation bancaire constituent une autre forme de soutien financier préférentiel des industries encouragées, telles que le secteur des BEV, de la part des établissements financiers. En effet, comme indiqué dans la section 3.1 ci-dessus, le secteur des VEB fait partie des industries encouragées et peut donc bénéficier de tout le soutien financier possible. En outre, à l'instar des lignes de crédit, les traites d'acceptation bancaire sont intrinsèquement liées à d'autres types de prêts préférentiels tels que les prêts, et font partie du soutien de crédit spécifiquement accordé aux industries encouragées, de sorte que l'analyse des organismes publics et l'analyse de la spécificité, telles que décrites aux sections 3.4.1.1 à 3.4.1.5, ainsi qu'à la section 3.4.2.2 ci-dessus, s'appliquent également aux prêts.
- (560) De plus, en 2020, la CBIRC a publié une communication dans laquelle elle indique que, pour renforcer le soutien sous forme de crédits aux entreprises en aval dans les entreprises essentielles, les établissements financiers bancaires peuvent octroyer des crédits aux entreprises en aval aux fins de l'acquisition de biens et du paiement de ces biens en proposant des traites d'acceptation bancaire, des lettres de crédit nationales, des préfinancements, etc.⁽¹⁹⁴⁾ Les traites d'acceptation bancaire, en tant que forme de financement, font donc partie du système de soutien financier préférentiel offert par les établissements financiers aux industries encouragées, telles que l'industrie des VEB.
- (561) Aucun élément de preuve n'a permis d'établir que toute entreprise de la RPC (en dehors des industries encouragées) peut bénéficier de traites d'acceptation bancaire selon les mêmes conditions et modalités préférentielles.

⁽¹⁹¹⁾ Voir, par exemple, le cas du Canada: <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>.

⁽¹⁹²⁾ Conformément au taux fixé dans les mesures administratives 393/1997 pour le paiement et le règlement adoptées par la Banque populaire de Chine.

⁽¹⁹³⁾ Voir l'affaire des TFV, considérant 385; l'affaire des feuilles d'aluminium, considérant 353; et l'affaire des câbles de fibres optiques, considérant 373.

⁽¹⁹⁴⁾ 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn)

(c) Calcul du montant de la subvention

- (562) Pour calculer le montant de la subvention passible de mesures compensatoires, la Commission a évalué l'avantage conféré aux bénéficiaires au cours de la période d'enquête.
- (563) Comme indiqué au considérant 531, la Commission a constaté que les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient recours aux traites d'acceptation bancaire pour répondre à leurs besoins de financement à court terme sans verser de rémunération.
- (564) La Commission a donc conclu que les tireurs d'acceptations bancaires devaient verser une rémunération pour la période de financement. La Commission a considéré que la période de financement avait débuté à la date d'émission de la traite d'acceptation bancaire et pris fin à sa date d'échéance. En ce qui concerne les traites d'acceptation bancaire émises avant la période d'enquête et celles qui arrivaient à échéance après la fin de la période d'enquête, la Commission a uniquement calculé l'avantage pour la période de financement couverte par la période d'enquête.
- (565) Conformément à l'article 6, point b), du règlement de base, étant donné que les traites d'acceptation bancaire sont une forme de financement à court terme et qu'elles ont en fait la même finalité que les crédits de fonds de roulement à court terme, la Commission a jugé que l'avantage ainsi conféré aux bénéficiaires correspondait à la différence entre le montant que l'entreprise a effectivement payé à titre de rémunération du financement sous la forme de traites d'acceptation bancaire et le montant qu'elle devrait payer en appliquant un taux d'intérêt de financement à court terme.
- (566) La Commission a déterminé l'avantage résultant de l'absence de paiement de coûts de financement à court terme. La Commission a considéré, comme elle l'avait établi lors de précédentes enquêtes⁽¹⁹⁵⁾, que le coût des traites d'acceptation bancaire devait, selon la Commission, être équivalent à celui d'un financement sous la forme de prêt à court terme. La Commission a donc appliqué la même méthode que pour les financements sous la forme de prêts à court terme libellés en CNY, comme décrit à la section 3.5.2.3.

3.5.3.3. Effets escomptés

(a) Généralités

- (567) L'enquête a révélé que les établissements financiers chinois avaient escompté des créances détenues par le groupe BYD en échange d'espèces.
- (568) Par cette opération, les intermédiaires financiers ont avancé les montants de ces créances avant leur échéance. En cédant les droits de ces créances futures aux établissements financiers, ces sociétés ont reçu des fonds de manière anticipée, après déduction des commissions et des taux d'escompte applicables. Le taux d'escompte applicable doit compenser spécifiquement le risque de défaut, qui est fortement influencé par la notation de crédit de la dernière entité qui est tenue d'honorer l'obligation de paiement.
- (569) Comme établi lors de précédentes enquêtes⁽¹⁹⁶⁾, dans des conditions de marché normales, le taux d'escompte applicable devrait compenser les coûts et les risques de la banque. Comme expliqué précédemment aux sections 3.5.1 et 3.5.2 ci-dessus, les prêts accordés par les établissements financiers chinois témoignent d'une intervention importante des pouvoirs publics, influençant en particulier la notation de crédit des producteurs-exportateurs, et ne reflètent pas les taux qui se pratiqueraient sur un marché financier fonctionnant selon les forces du marché.
- (570) L'avantage ainsi conféré aux bénéficiaires correspondrait à la différence entre le taux d'escompte appliqué par les établissements financiers chinois et le taux d'escompte applicable sur le marché à une opération comparable, telle qu'un prêt.

(b) Spécificité

- (571) En ce qui concerne la spécificité, comme indiqué au considérant 210, la décision n° 40 prévoit que les établissements financiers doivent octroyer des crédits aux industries encouragées.

⁽¹⁹⁵⁾ Voir l'affaire des TFV, considérant 399; et l'affaire des feuilles d'aluminium, considérant 356.

⁽¹⁹⁶⁾ Voir l'affaire des TFV, considérants 413 à 419.

- (572) Comme établi lors de précédentes enquêtes ⁽¹⁹⁷⁾, la Commission a considéré que les effets escomptés constituaient une autre forme de soutien financier préférentiel des industries encouragées, telles que le secteur des VEB, de la part des établissements financiers. En effet, comme indiqué dans la section 3.1 ci-dessus, le secteur des VEB fait partie des industries encouragées et peut donc bénéficier de tout le soutien financier possible. Les effets escomptés, en tant que forme de financement, font partie du système de soutien financier préférentiel offert par les établissements financiers aux industries encouragées, telles que l'industrie des VEB.
- (573) Aucun élément de preuve n'a permis d'établir que toute entreprise de la RPC (en dehors des industries encouragées) peut bénéficier d'effets escomptés selon les mêmes conditions et modalités préférentielles.
- (c) Calcul du montant de la subvention
- (574) Comme indiqué au considérant 567, la Commission a constaté qu'un producteur-exportateur retenu dans l'échantillon avait eu recours à des effets escomptés pour répondre à ses besoins de financement à court terme.
- (575) Conformément à l'article 6, point b), du règlement de base, étant donné que les effets escomptés sont une forme de financement à court terme et qu'elles ont en fait la même finalité que les crédits de fonds de roulement à court terme, la Commission a jugé que l'avantage ainsi conféré aux bénéficiaires correspondait à la différence entre le taux d'escompte effectivement payé et le montant qu'elle devrait payer en appliquant un taux d'intérêt de financement à court terme.
- (576) La Commission a déterminé l'avantage résultant de l'absence de paiement de coûts de financement à court terme. La Commission a considéré que le coût des effets escomptés devrait être équivalent à celui d'un financement sous la forme de prêt à court terme. La Commission a donc appliqué la même méthode que pour les financements sous la forme de prêts à court terme libellés en CNY, comme décrit à la section 3.5.2.3.

3.5.3.4. Aide aux investissements en capital

3.5.3.4.1. Conversion de créances en capital

(a) Généralités

- (577) La Commission a établi que l'une des sociétés du groupe Geely, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (ci-après «NHBGAP»), avait procédé, au cours de la période d'enquête, à une conversion de créances en capital pour CCBC Financial assets investment Co., Ltd, filiale de l'Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial assets investment Co., Ltd est un fonds d'investissement appartenant à la banque d'État, considéré comme un organisme public et/ou faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner conformément à la section 3.5.1.1 ci-dessus.
- (578) Le dossier ne contient aucune information sur les conditions dans lesquelles cette conversion de créances en capital a eu lieu pendant la période d'enquête.
- (579) La Commission a estimé que, dans des conditions de marché normales, une banque ne convertirait pas ses créances en capital sans demander une rémunération complémentaire. Elle a considéré que les fonds propres représentaient un instrument financier bien plus spéculatif que l'endettement, la banque n'ayant aucune certitude de récupérer son investissement initial en fonds propres. En outre, les instruments de fonds propres ne garantissent pas nécessairement un retour sur investissement, contrairement au taux d'intérêt associé à un prêt. Le risque accru que CCBC Financial assets investment Co., Ltd a pris en effectuant cette conversion de créances en capital est corroboré les preuves de la situation financière fragile du groupe Geely, telle que décrite aux considérants 507 à 514. En outre, pendant la période allant de 2021 à la période d'enquête, NHBGAP a considérablement développé ses opérations commerciales, qui ont été presque multipliées par dix. Il est donc probable que la société ait eu besoin de liquidités supplémentaires pour soutenir cette croissance, un besoin auquel elle a répondu en libérant des fonds précédemment immobilisés dans des créances à long terme, ce dont elle a tiré profit.

⁽¹⁹⁷⁾ Voir l'affaire des TFV, considérants 413 à 419.

(580) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission a conclu que, au cours de la période d'enquête, la conversion de créances en capital avait conféré un avantage à NHBGAP et que cet avantage avait été procuré par un organisme public ou par une entité ayant fait l'objet, de la part de l'État, d'une action de charger ou d'ordonner dans le cadre de la poursuite d'objectifs de politique industrielle.

(b) Spécificité

(581) Selon la Commission, le financement préférentiel sous la forme de la conversion de créances en capital est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, étant donné que les investisseurs sont des entités qui opèrent conformément aux lignes directrices des politiques de l'État, qui mentionnent le secteur des VEB en tant qu'industrie encouragée. En tout état de cause, les informations disponibles mettent en évidence l'octroi de cette subvention ponctuelle à Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, de sorte que la subvention est spécifique à une entreprise.

(c) Calcul de l'avantage conféré

(582) Le dossier ne contenait aucun élément de preuve qui aurait permis à la Commission de déterminer si les banques ont été rémunérées, d'une manière ou d'une autre, pour les risques importants qu'elles ont pris ou si ces risques ont été pris en considération dans les investissements réalisés. Il ressort toutefois de l'ensemble des éléments exposés au considérant 579 que NHBGAP se trouvait dans une situation économique particulière et que cette opération poursuivait des objectifs de politique industrielle, ce qui étaye la conclusion selon laquelle l'opération n'était pas fondée sur une logique de marché reflétant les risques réels significatifs en jeu, tels qu'un besoin probable de liquidités pour financer la croissance la société et la situation financière fragile du groupe Geely dans son ensemble, comme expliqué à la section 3.5.2.3 ci-dessus.

(583) En conséquence, la Commission a jugé l'opération comme étant équivalente à une remise de dette et l'a considérée comme un prêt sans intérêt. Par conséquent, la Commission a décidé de suivre la méthode de calcul applicable aux prêts décrite ci-dessus à la section 3.4.2. Cela signifie que l'écart de taux relatif entre les obligations de sociétés notées AA aux États-Unis et les obligations de même durée notées B aux États-Unis applicables est appliqué aux taux d'intérêt de référence publiés par la Banque populaire de Chine pour établir un taux d'intérêt basé sur le marché pour les prêts, qui est ensuite comparé au taux d'intérêt réel payé par l'entreprise afin de déterminer l'avantage.

3.5.3.4.2. *Apports de fonds propres*

(a) Groupe Geely

(1) *Généralités*

(584) La Commission a établi que deux des sociétés du groupe Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ci-après «ZGA») et NHBGAP, avaient bénéficié, pendant la période d'enquête, de ressources octroyées par des entités détenues par l'État, à savoir Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership et BOC Financial assets Investments Co., Ltd., au moyen de formes particulières d'apports de fonds propres.

(585) Le transfert de ces ressources a été réalisé sous la forme d'augmentations de fonds propres, qui n'ont toutefois pas automatiquement conféré aux investisseurs des droits d'actionnaires complets. Bien qu'ils aient transféré les fonds, les investisseurs n'ont pas eu pleinement accès à des droits d'actionnaires et n'ont pas bénéficié d'un versement d'intérêts en contrepartie.

(586) Comme établi lors de précédentes enquêtes⁽¹⁹⁸⁾, pour compenser l'utilisation des ressources, une société transférerait une partie de la propriété de celle-ci peu après avoir reçu les fonds ou elle comptabiliserait les fonds en tant que dette. Toutefois, en l'espèce, cette forme de financement est en fait plus proche d'un prêt d'actionnaire sans intérêt classique, accordé pour une longue période, que d'un instrument de fonds propres.

(587) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission a estimé que, pendant la période d'enquête, ces deux sociétés liées avaient bénéficié d'un accès à des montants substantiels de financement pour lesquels elles n'ont supporté aucun coût par l'intermédiaire de sociétés agissant en tant que mécanisme de financement. Étant donné que cette forme particulière d'apports de fonds propres ne conférait pas des droits d'actionnaires aux investisseurs, la Commission a considéré qu'elle avait un effet similaire à un prêt sans intérêt.

⁽¹⁹⁸⁾ Voir l'affaire des TFV, considérants 430 à 432.

- (588) Grâce aux informations accessibles au public, telles que les rapports annuels, les informations disponibles dans les répertoires d'entreprises ou sur les sites web des investisseurs ou les bases de données à la disposition du public, la Commission a constaté que les investisseurs qui avaient octroyé des ressources au groupe Geely étaient partiellement détenus par l'État.
- (589) En ce qui concerne Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, la Commission a constaté que plus de 63 % de ses actions étaient en définitive détenues par les autorités locales et des entreprises publiques. Plus précisément, 99,9 % des actions sont détenues par Dexiang Automobile Industry, elle-même détenue à 53,72 % par Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, à son tour liée à KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), une entreprise publique détenue par le comité de direction de la zone de développement économique et technologique de Xi'an, dans laquelle les pouvoirs publics locaux disposent du pouvoir décisionnel final et d'un pouvoir de supervision de la société, y compris en ce qui concerne la nomination des membres de la direction, les décisions relatives au développement stratégique et au plan d'investissement de la société ainsi que la supervision de ses principales décisions de financement. Xi'an Kingfar bénéficie d'un soutien permanent des pouvoirs publics sous la forme d'apports de fonds propres ou d'actifs et de subventions financières afin d'appuyer ses opérations commerciales⁽¹⁹⁹⁾. Dexiang Automobile Industry est également détenue à 10,6 % par Yuanxiang Automobile Company Ltd., qui est également détenue par l'entreprise publique susmentionnée Xi'an JINGFAR Economic Development Group.
- (590) De même, la Commission a établi que Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, un véhicule de capital-risque du gouvernement de la province centrale de Hubei⁽²⁰⁰⁾, était une entreprise publique. Selon son site web, Yangtze River Industrial Fund fait partie des principaux fonds d'orientation du gouvernement chinois depuis au moins 2017. Ce fonds se concentre sur la stratégie nationale et la construction de pôles industriels modernes dans la province du Hubei et se développe autour d'industries stratégiques et émergentes telles que (notamment) celles des véhicules à nouvelles énergies et des véhicules intelligents connectés, ce qui prouve clairement l'existence d'un lien entre la gestion du fonds et la mise en œuvre de grands projets industriels des pouvoirs publics chinois dans la province du Hubei. Le site web du fonds mentionne, parmi d'autres projets industriels, les projets Lotus Global Smart Factory et Geely Intelligent Network Headquarters⁽²⁰¹⁾.
- (591) Par l'intermédiaire de ces fonds, les pouvoirs publics chinois transféraient directement des fonds au groupe Geely. Comme expliqué au considérant 582, la Commission a constaté que leurs activités ne suivaient pas une logique de marché pure et ne reflétaient pas les risques de marché réels liés aux opérations faisant l'objet de l'enquête. Au contraire, conformément aux politiques gouvernementales visant à encourager des industries spécifiques, telles que mentionnées à la section 3.1 ci-dessus, ces investisseurs n'ont pas agi comme l'aurait fait un opérateur normal sur le marché en soutenant financièrement le groupe Geely.
- (592) La Commission a en outre établi l'existence d'indices formels du contrôle de ces investisseurs par l'État. En particulier, en l'absence d'indications spécifiques du contraire, elle a présumé que les dirigeants et les responsables des entreprises publiques détenant les entités en question avaient été nommés par l'État et devaient lui rendre des comptes, sur la base des conclusions formulées aux sections 3.5.1.5 et 3.5.1.8.
- (593) La Commission a en outre considéré que cet apport de fonds propres constituait une autre forme de soutien financier préférentiel des industries encouragées. Comme indiqué à la section 3.1, le secteur des VEB relève de la catégorie des industries encouragées et stratégiques et peut donc bénéficier de toutes les aides financières disponibles. Par ailleurs, la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve⁽²⁰²⁾ fournit des informations détaillées sur les fonds d'orientation, qui ont été créés afin d'investir dans les secteurs à forte croissance de l'économie chinoise, dont font partie les VEB. Par l'intermédiaire de ces fonds d'orientation, les pouvoirs publics chinois transfèrent directement ou indirectement des fonds aux entreprises de VEB chinoises au moyen de fonds investis en actions détenus ou soutenus par l'État.

⁽¹⁹⁹⁾ https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf

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

⁽²⁰¹⁾ <https://yangtze-fund.com/>

⁽²⁰²⁾ Voir section 3.3.3 de la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve: *Prises de participation financées par l'État ou faisant l'objet d'autres formes d'incitations par l'État.*

(594) De même, BOC Financial Assets Investments Co., Ltd. s'est avérée être une filiale détenue à 100 % par Bank of China. Compte tenu des établissements financiers intervenant dans l'apport de fonds propres, la Commission a déjà établi à la section 3.4.1.7 ci-dessus que tous les établissements financiers chinois appartenant à l'État qui ont accordé un financement aux trois groupes de producteurs-exportateurs de l'échantillon ayant coopéré étaient des organismes publics au sens de l'article 2, point b), du règlement de base, lu conjointement avec son article 3, point 1) a) i). À titre subsidiaire, comme Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership and BOC Financial Assets Investments Co., Ltd, BOC Financial Assets Investments Co., Ltd pourrait être considérée comme un mécanisme de financement utilisé par les pouvoirs publics chinois au sens de l'article 3, point 1) a) iv).

(595) En outre, quand bien même les entités et les établissements financiers contrôlés par l'État ne seraient pas à considérer comme des organismes publics, la Commission a établi qu'ils seraient considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois d'exercer des fonctions normalement du ressort de ces derniers, ou comme ayant reçu de ces derniers l'ordre de le faire, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base, pour les mêmes raisons que celles qui sont énoncées au considérant 269. Dès lors, leur comportement serait en tout état de cause imputé aux pouvoirs publics chinois.

(2) *Spécificité*

(596) Selon la Commission, le financement préférentiel sous la forme de fonds propres est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, étant donné que les investisseurs sont des entités qui opèrent conformément aux lignes directrices des politiques de l'État, qui mentionnent le secteur des VEB en tant qu'industrie encouragée. En tout état de cause, les informations disponibles mettent en évidence l'octroi de cette subvention ponctuelle au groupe Geely, de sorte que la subvention est spécifique à une entreprise.

(3) *Calcul de l'avantage conféré*

(597) La Commission a estimé que le groupe Geely avait bénéficié d'un financement substantiel sous la forme de fonds propres, qui ont eu un effet similaire à un prêt sans intérêt. Par conséquent, la Commission a décidé de suivre la méthode de calcul applicable aux prêts décrite ci-dessus à la section 3.5.2. Cela signifie que l'écart de taux relatif entre les obligations de sociétés notées AA aux États-Unis et les obligations de même durée notées B aux États-Unis applicables est appliqué aux taux d'intérêt de référence publiés par la Banque populaire de Chine pour établir un taux d'intérêt basé sur le marché pour les prêts, qui est ensuite comparé au taux d'intérêt réel payé par l'entreprise afin de déterminer l'avantage.

(b) *Groupe SAIC*

(598) En plus des prêts directs et d'autres formes de financements préférentiels, SAIC Motor Group Corp. a également bénéficié de fonds octroyés par sa société mère et des établissements financiers appartenant à l'État, au moyen d'un apport de fonds propres destiné à soutenir des projets de VEB, des projets informatiques liés à des activités d'autofinancement du secteur automobile, des projets relatifs aux modèles commerciaux de personnalisation de masse intelligente ainsi qu'à la technologie prospective et à l'internet des véhicules.

(1) *Conclusions de l'enquête*

(599) La Commission a établi, sur la base d'informations accessibles au public, qu'en 2017, SAIC Motor Corporation Limited avait bénéficié d'un apport de fonds propres de 15 milliards d'EUR, fourni par sa société mère, ses salariés et six établissements financiers ⁽²⁰³⁾. Bien que SAIC Motor Corporation Limited soit une société cotée en bourse, les fonds utilisés pour cet apport ont été levés au moyen d'un appel non public approuvé par la CSRC, auquel seuls la société mère, les salariés et certains établissements financiers pouvaient participer.

(600) Comme indiqué au considérant 318, plusieurs sociétés du groupe SAIC n'ont pas répondu au questionnaire. Shanghai Automotive Industry Group, la société mère de SAIC Motor Corporation Limited, est l'une des sociétés du groupe à ne pas avoir coopéré. En outre, comme indiqué à la section ci-dessus, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni les informations nécessaires sur les établissements financiers. Par conséquent, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles pour ce qui est de son évaluation de cette opération.

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

- (601) Compte tenu des établissements financiers intervenant dans l'apport de fonds propres, la Commission a déjà établi à la section 3.5.1.8 ci-dessus que tous les établissements financiers chinois appartenant à l'État qui ont accordé un financement aux trois groupes de producteurs-exportateurs de l'échantillon ayant coopéré étaient des organismes publics au sens de l'article 2, point b), du règlement de base, lu conjointement avec son article 3, point 1) a) i).
- (602) En outre, même si les établissements financiers appartenant à l'État ne devaient pas être considérés comme des organismes publics, la Commission a établi, sur la base des mêmes informations, qu'ils seraient considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois d'exercer des fonctions normalement confiées aux pouvoirs publics, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base pour les mêmes raisons que celles énoncées à la section 3.5.1.9.
- (603) Outre les éléments de preuve présentés aux précédentes sections, il importe également d'observer que, selon les avis d'orientation sur la construction d'un système financier vert, les pouvoirs publics chinois visent à «aider activement les entreprises vertes qualifiées à obtenir des financements par le biais d'offres publiques initiales et d'offres secondaires, [à] soutenir activement les efforts des entreprises vertes qualifiées dans le cadre des offres publiques initiales et [à] aider les entreprises vertes cotées en bourse à émettre des actions supplémentaires au moyen d'offres secondaires conformément aux procédures légales»⁽²⁰⁴⁾. Ce dernier point correspond exactement à la situation en l'espèce.
- (604) En ce qui concerne Shanghai Automotive Industry Group, la Commission a pu établir, sur la base des informations communiquées par SAIC Motor Corporation Limited, que cette société était entièrement détenue par la SASAC. Toutefois, elle n'a pas trouvé d'états financiers accessibles au public, ni d'autres informations publiques utiles sur cette société. Elle n'a pas non plus été en mesure de trouver des investissements de la société mère dans d'autres sociétés du groupe SAIC. En outre, bien que Shanghai Automotive Industry Group et SAIC Motor Corporation Limited aient des numéros d'inscription au registre du commerce différents, toutes les recherches effectuées dans le domaine public au sujet de la société mère ont systématiquement donné des résultats pour son unique filiale, SAIC Motor Corporation Limited. Enfin, la Commission a observé que plusieurs membres du conseil d'administration de SAIC Motor Corporation Limited exerçaient également des fonctions similaires au conseil d'administration de Shanghai Automotive Industry Group. En l'absence de toute autre information, il est donc raisonnable de supposer que Shanghai Automotive Industry Group est une société-écran non opérationnelle. En l'absence de preuves d'activités opérationnelles au niveau de cette société qui nécessiteraient un financement important, et puisque le seul investissement connu de la société est SAIC Motor Corporation Limited, le seul flux financier possible va de son propriétaire à 100 %, la SASAC, à l'entité cotée en bourse, SAIC Motor Corporation Limited. La transaction devrait donc être considérée comme équivalant à un apport direct de liquidités des pouvoirs publics chinois vers SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Avantage*

- (605) La Commission a ensuite examiné si la contribution financière des pouvoirs publics chinois par l'intermédiaire de la SASAC et de plusieurs établissements financiers avait conféré un avantage à SAIC. En raison du défaut de coopération de SAIC et des pouvoirs publics chinois, la Commission a dû fonder ses conclusions sur les données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base.
- (606) Il ressort du faisceau de preuves ci-dessus que tant la SASAC que les établissements financiers ont pour mandat et objectif d'exécuter les politiques et les plans des pouvoirs publics, y compris au moyen d'apports et d'appuis financiers en faveur des secteurs encouragés, dont celui des VEB.
- (607) Sur la base des éléments de preuve versés au dossier et conformément à l'article 28 du règlement de base, la Commission a conclu que la contribution financière octroyée par la SASAC et différents établissements financiers avait conféré un avantage au sens de l'article 3, point 2), du règlement de base au groupe SAIC en ce sens que celui-ci n'a pas dû obtenir ce financement auprès d'autres sources et payer en contrepartie un taux d'intérêt du marché correspondant.

(3) *Spécificité*

- (608) En ce qui concerne la spécificité, comme indiqué au considérant 210, la décision n° 40 prévoit que les établissements financiers doivent octroyer des crédits aux industries encouragées.

⁽²⁰⁴⁾ Avis d'orientation sur la construction d'un système financier vert, publiés par la CSRC, n° 228 [2016].

- (609) Selon la Commission, cet apport de fonds propres constitue une autre forme de soutien financier préférentiel des industries encouragées telles que le secteur des VEB. En effet, comme indiqué dans la section 3.1 ci-dessus, le secteur des VEB fait partie des industries encouragées et stratégiques et peut donc bénéficier de tout le soutien financier possible. Les injections de fonds propres, en tant que forme de financement, font partie du système de soutien financier préférentiel offert aux industries encouragées, telles que l'industrie des VEB ⁽²⁰⁵⁾.

(4) *Calcul du montant de la subvention*

- (610) Le groupe SAIC n'ayant pas déclaré cet apport de fonds propres, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles en application de l'article 28 du règlement de base afin de déterminer le montant de la subvention découlant de la contribution financière fournie par la SASAC et différents établissements financiers sous la forme d'un apport de fonds propres. En l'absence de coopération, la Commission n'a pas pu établir de lien entre cette augmentation de capital et des actifs spécifiques et amortir l'apport de fonds propres sur une période équivalente à l'amortissement de ces actifs. Par conséquent, la Commission a considéré que cet apport de fonds propres équivalait à un prêt. En effet, en l'absence de l'apport, la société aurait dû obtenir un montant de financement équivalent sur le marché financier. L'avantage a donc été calculé en utilisant la même méthode que celle décrite à la section 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligations*

- (611) L'ensemble des groupes retenus dans l'échantillon ont bénéficié d'un financement préférentiel sous la forme d'obligations.

3.5.4.1. *Base juridique/cadre réglementaire*

- Loi de la République populaire de Chine sur les valeurs mobilières (version de 2014) (ci-après la «loi sur les valeurs mobilières») ⁽²⁰⁶⁾,
- mesures administratives relatives à l'émission et à la négociation d'obligations d'entreprises, ordonnance n° 113 de la Commission chinoise de réglementation des opérations sur titres, 15 janvier 2015,
- Règlement relatif à l'administration des obligations d'entreprises, publié par le Conseil des affaires d'État le 18 janvier 2011,
- mesures relatives à l'administration des instruments de financement par emprunt des entreprises non financières sur le marché obligataire interbancaire publiées par la Banque populaire de Chine, Ordonnance de la Banque populaire de Chine [2008] n° 12, 9 avril 2008,
- avis d'orientation sur la construction d'un système financier vert, publiés par la CSRC, n° 228 [2016],
- communication sur la publication du catalogue de projets approuvés pour bénéficier de l'obligation verte (édition 2021), publiée par la Banque populaire de Chine, la NDRC et la CSRC, n° 96 [2021], applicable au 1^{er} juillet 2021,
- programme d'évaluation financière verte pour les établissements financiers et bancaires, publié par la Banque populaire de Chine, applicable au 1^{er} juillet 2021;
- instrument de politique monétaire visant à soutenir les projets de réduction des émissions de carbone, publié par la Banque populaire de Chine, 8 novembre 2021,
- orientations sur les déclarations environnementales pour les établissements financiers, publiées par la Banque populaire de Chine, 22 juillet 2021,
- outil pour le financement sur fonds propres environnemental, publié par la Banque populaire de Chine, 22 juillet 2021,
- clarifications sur les mécanismes relatifs aux obligations pour la neutralité carbone, publiées par la NAFMII, 18 mars 2022,
- orientations commerciales sur l'instrument de financement par emprunt vert pour les entreprises non financières, publiées par la NAFMII,

⁽²⁰⁵⁾ Voir section 3.3.3 de la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve: *Prises de participation financées par l'État ou faisant l'objet d'autres formes d'incitations par l'État.*

⁽²⁰⁶⁾ Modifiée en dernier lieu le 28 décembre 2019 par le décret présidentiel n° 37 entré en vigueur le 1^{er} mars 2020.

— orientations sur l'émission d'obligations vertes, publiées par la NDRC.

- (612) Conformément à ce cadre réglementaire, les obligations ne peuvent pas être émises ou négociées librement en Chine. L'émission de chaque obligation doit être approuvée par diverses autorités gouvernementales, telles que la Banque populaire de Chine, la NDRC ou la CSRC, en fonction du type d'obligation et du type d'émetteur. En outre, d'après le règlement relatif à l'administration des obligations d'entreprises, l'émission d'obligations est soumise à des quotas annuels.
- (613) Par ailleurs, conformément à l'article 16 de la loi sur les valeurs mobilières applicable au cours de la période d'enquête, une émission publique d'obligations de sociétés doit satisfaire aux exigences suivantes: «l'utilisation prévue du produit est conforme aux politiques industrielles de l'État» et «le produit d'une émission publique d'obligations de sociétés est utilisé exclusivement pour la ou les finalités approuvées». L'article 12 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés réaffirme que l'objet des fonds collectés doit être conforme aux politiques industrielles de l'État. L'émission d'obligations dans de telles conditions cible une industrie encouragée, telle que l'industrie des VEB, et correspond à la pratique des établissements financiers consistant à soutenir ces industries ⁽²⁰⁷⁾.
- (614) Aux termes de l'article 16, paragraphe 5, de la loi sur les valeurs mobilières, «le taux du coupon des obligations de sociétés n'exède pas le taux de coupon établi par le Conseil des affaires de l'État». En outre, l'article 18 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés a apporté des précisions en indiquant que «le taux d'intérêt offert pour les obligations de sociétés ne saurait être supérieur à 40 % du taux d'intérêt en vigueur payé par les banques aux particuliers pour les dépôts d'épargne à terme fixe ayant la même échéance».
- (615) Par ailleurs, l'article 18 des mesures administratives relatives à l'émission et à la négociation d'obligations de sociétés dispose que seules certaines obligations satisfaisant à des critères de qualité stricts, tels qu'une notation de crédit AAA, peuvent être publiquement émises à destination d'investisseurs publics ou à destination d'investisseurs qualifiés, à la seule discrétion de l'émetteur. Les obligations de sociétés qui ne satisfont pas à ces normes ne peuvent être publiquement émises qu'à destination d'investisseurs qualifiés. Il s'ensuit par conséquent que la plupart des obligations de sociétés sont émises à destination d'investisseurs qualifiés qui ont été approuvés par la CSRC et qui sont des investisseurs institutionnels chinois.
- (616) En plus des obligations habituelles, des instruments de dette «verts» propres à la présente enquête ont également été recensés. Selon la «communication sur la publication du catalogue de projets approuvés pour bénéficier de l'obligation verte», «les obligations vertes désignent des titres négociables qui utilisent les fonds levés spécifiquement pour soutenir des industries vertes, des projets verts ou des activités économiques verts répondant à des conditions données et qui sont émis conformément aux procédures légales [...], y compris, mais pas exclusivement, les obligations financières vertes, les obligations d'entreprise vertes, les obligations d'entreprise publique vertes, les instruments de financement par emprunt verts et les titres adossés à des actifs verts». Ces instruments de dette peuvent donc uniquement être émis par des sociétés exerçant certaines activités industrielles énumérées dans un catalogue d'activités industrielles vertes. La production et la vente de véhicules à nouvelles énergies, ainsi que de leurs principaux composants, en fait partie.
- (617) Les instruments de dette verts permettent aux sociétés de lever des fonds à des taux préférentiels. Conformément au «programme d'évaluation financière verte pour les établissements financiers et bancaires» de la Banque populaire de Chine, les banques chinoises doivent souscrire à de tels instruments de dette verts pour atteindre un seuil donné dans leur base d'actifs financiers qui contribuera à une évaluation positive de leur performance par l'autorité de surveillance du secteur bancaire. En outre, selon l'«instrument de politique monétaire visant à soutenir les projets de réduction des émissions de carbone» de la Banque populaire de Chine, les établissements financiers doivent fournir un financement aux sociétés à l'appui des activités industrielles vertes figurant dans le catalogue susmentionné à des taux d'intérêt préférentiels proches du niveau du taux de prime du pays. En contrepartie, la Banque populaire de Chine propose des taux de refinancement préférentiels aux banques pour les fonds verts qu'elles ont versés ⁽²⁰⁸⁾.
- (618) Bien que le cadre juridique et réglementaire de cette source de fonds alternative ait été clairement identifié, les pouvoirs publics chinois ont refusé de fournir la moindre information à cet égard. Les conclusions ont donc été fondées sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base.

⁽²⁰⁷⁾ Voir affaire des câbles de fibres optiques, considérants 400 et 401.

⁽²⁰⁸⁾ https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

- (619) Les producteurs de VEB utilisaient deux types d'instruments de dette verts, à savoir les obligations vertes et les titres adossés à des actifs verts; ces derniers sont, en substance, des obligations vertes adossées à des actifs à titre de sûreté. Ils consistent à accorder des prêts automobiles reconditionnés à des particuliers et à des sociétés de crédit-bail en tant que sûretés pour un instrument de dette adossé à des actifs émis sur le marché obligataire, auxquels un taux d'intérêt donné s'applique. Ce système permet aux producteurs de VEB de remplacer leurs créances à moyen terme sur des prêts automobiles par des liquidités immédiatement disponibles et de préfinancer ainsi leurs activités de prêt sur une base très avantageuse, étant donné que les taux d'intérêt payés sur les titres adossés à des actifs sont nettement inférieurs aux taux d'intérêt appliqués à leurs clients pour les prêts automobiles.
- (620) De surcroît, en tant qu'industrie encouragée au titre du «catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles», l'industrie des VEB a le droit de bénéficier d'un soutien au crédit de la part des établissements financiers, conformément à la décision n° 40. Le fait que les obligations émises par les sociétés de l'échantillon, ont un faible taux d'intérêt, c'est-à-dire un taux proche ou inférieur au taux d'intérêt de prime, constitue une nette indication que les établissements financiers, qui sont les principaux investisseurs dans ces obligations, sont tenus de fournir un «soutien au crédit» à ces sociétés et de tenir compte de considérations autres que commerciales, par exemple d'objectifs de politique publique, au moment de prendre la décision d'investissement ou de financement. En effet, un investisseur opérant dans des conditions de marché serait davantage sensible au rendement financier de son investissement et n'investirait très probablement pas dans des obligations d'entreprises à très faibles taux d'intérêt. C'est particulièrement le cas pour les établissements financiers, étant donné que le rendement de ces obligations est proche ou inférieur au taux auquel ils peuvent obtenir eux-mêmes des fonds auprès d'autres établissements financiers. En outre, les conclusions formulées par la Commission au sujet de la situation des trois groupes de producteurs-exportateurs à la section 3.5.2.3 ci-dessus, concernant leur profil de liquidité et de solvabilité, indiquent également que des investisseurs opérant dans des conditions de marché n'investiraient pas dans des instruments financiers tels que des obligations de ces groupes, offrant de faibles rendements financiers, alors que l'émetteur présente d'importants risques de liquidité et de solvabilité. Dès lors, selon la Commission, seuls des investisseurs ayant d'autres motivations que le rendement financier de leur investissement, par exemple le respect de l'obligation légale de fournir un financement aux entreprises des industries soutenues, effectueraient un tel investissement.

3.5.4.2. Établissements financiers agissant en tant qu'organismes publics

- (621) Selon l'étude China Bond Market Insight 2022 de Bloomberg, les obligations cotées sur le marché obligataire interbancaire représentent 88 % du volume total des transactions sur les obligations⁽²⁰⁹⁾. Toujours selon cette étude, la plupart des investisseurs sont des investisseurs institutionnels, y compris des établissements financiers. Plus particulièrement, les banques commerciales représentent 57 % des investisseurs et les banques politiques 3 %⁽²¹⁰⁾. Par conséquent, les investisseurs qui achètent des obligations sont essentiellement des banques chinoises, y compris des banques d'État.
- (622) Eu égard à ce qui précède, la Commission a considéré qu'il existait un faisceau d'éléments concordants selon lesquels une grande partie des investisseurs dans les obligations d'entreprises émises par les sociétés de l'échantillon sont des établissements financiers ayant l'obligation légale de fournir un soutien au crédit en faveur des producteurs de VEB.
- (623) Comme décrit au considérant 612, l'article 16 de la loi sur les valeurs mobilières et l'article 12 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés imposent que les émissions publiques d'obligations de sociétés soient conformes aux politiques industrielles de l'État. Par conséquent, des obligations ne peuvent être émises que pour des finalités conformes aux objectifs de la planification des pouvoirs publics chinois concernant les industries soutenues comme expliqué au considérant 619. Les investisseurs institutionnels, qui sont, dans une grande mesure, comme démontré au considérant 620, des banques commerciales et des banques d'appui aux politiques publiques, doivent suivre les orientations stratégiques établies dans la décision n° 40, qui, lues en liaison avec le catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles, prévoient un traitement spécifique pour certains projets de certaines industries soutenues, telles que celle des VEB. Le traitement préférentiel accordé à l'ensemble des groupes de l'échantillon a abouti à la décision d'investir dans des obligations émises à un taux d'intérêt ne reflétant pas des critères basés sur le marché.
- (624) En outre, comme indiqué précédemment dans la section 3.5.1.1, les établissements financiers se caractérisent par une forte présence de l'État, et les pouvoirs publics chinois ont la possibilité d'exercer une influence significative sur eux. Le cadre juridique général dans lequel ces établissements financiers opèrent est également applicable aux obligations. Il existe en outre un cadre réglementaire détaillé supplémentaire pour les obligations vertes.

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

⁽²¹⁰⁾ Ibidem, p. 33.

- (625) À la section 3.5.1.1 ci-dessus, la Commission a conclu que les établissements financiers appartenant à l'État étaient des organismes publics au sens de l'article 2, point b), lu en liaison avec l'article 3, point 1) a) i), du règlement de base et qu'ils étaient, en tout état de cause, considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois d'exercer des fonctions normalement du ressort de ces derniers, ou comme ayant reçu de ces derniers l'ordre de le faire, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base. À la section 3.5.1.9 ci-dessus, la Commission a conclu que des établissements financiers privés faisaient eux aussi l'objet d'actions de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics.
- (626) La Commission a également recherché des éléments de preuve concrets attestant l'exercice d'un contrôle significatif sur la base d'exemples d'émissions concrètes d'obligations. Elle a donc examiné l'environnement juridique global décrit ci-dessus aux considérants 611 à 619, en combinaison avec les conclusions concrètes de l'enquête.
- (627) La Commission a constaté que les obligations avaient été émises à un taux d'intérêt inférieur au niveau qui aurait dû être escompté eu égard à la situation financière et au risque de crédit des entreprises, et même inférieur au taux sans risque de référence publié par la NIFC, comme mentionné au considérant 632 ci-dessus.
- (628) En pratique, les taux d'intérêt sur les obligations sont influencés par la notation de crédit de l'entreprise, de la même manière que les prêts. Toutefois, la Commission a conclu, au considérant 481, que le marché local de la notation de crédit était faussé et que les notations de crédit n'étaient pas fiables.
- (629) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission a conclu que les établissements financiers chinois suivaient les instructions stratégiques établies dans la décision n° 40 et dans les lignes directrices pertinentes relatives aux obligations vertes en fournissant un financement préférentiel aux entreprises appartenant à une industrie encouragée et agissaient dès lors soit en tant qu'organismes publics au sens de l'article 2, point b), du règlement de base, soit en tant qu'organismes faisant l'objet, de la part des pouvoirs publics, d'une action de charger ou d'ordonner au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base.
- (630) En organisant l'émission d'une obligation à un taux d'intérêt inférieur au taux du marché correspondant au véritable profil de risque de l'émetteur, comme établi à la section 3.5.2.3 ci-dessus, et en acceptant d'investir dans une telle obligation, les établissements financiers ont procuré un avantage aux producteurs retenus dans l'échantillon.

3.5.4.3. Spécificité

- (631) La Commission a considéré que le financement préférentiel par le biais d'obligations est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, en ce sens que les obligations ne peuvent pas être émises sans l'approbation des autorités gouvernementales et que la loi sur les valeurs mobilières indique que l'émission d'obligations doit se conformer aux politiques industrielles de l'État. Comme déjà indiqué aux considérants 439 et 619, l'industrie des VEB est considérée comme une industrie soutenue dans le catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles
- (632) De surcroît, en ce qui concerne spécifiquement les obligations vertes, celles-ci ne peuvent être émises que par des entreprises exerçant certaines activités industrielles énumérées dans un catalogue d'activités industrielles vertes.

3.5.4.4. Calcul du montant de la subvention

- (633) Étant donné que les obligations sont, en substance, un autre type d'instrument de dette en principe similaire aux prêts et que la méthode de calcul applicable aux prêts est déjà basée sur un panier d'obligations, la Commission a décidé de suivre la méthode de calcul applicable aux prêts décrite ci-dessus à la section 3.5.2.3. Cela signifie que l'écart relatif entre les obligations de sociétés notées AA aux États-Unis et celles notées B de même durée est appliqué au taux de prime de la Banque populaire de Chine pour établir un taux d'intérêt basé sur le marché pour les obligations, qui est ensuite comparé au taux d'intérêt réel payé par l'entreprise afin de déterminer l'avantage.
- (634) Comme souligné au considérant 378, au moins une société du groupe Geely s'est révélée avoir émis des titres adossés à des actifs applicables pendant la période d'enquête, pour lesquels le groupe n'a fourni aucune information. Pour cette société le calcul du montant de la subvention a été effectué sur la base des informations disponibles dans le domaine public, à savoir les informations publiées à l'intention des investisseurs sur les marchés boursiers, et de l'avantage constaté pour l'autre groupe de l'échantillon ayant coopéré.

- (635) Comme souligné au considérant 329, plusieurs sociétés liées du groupe SAIC n'ont pas répondu au questionnaire. Cela était notamment le cas de plusieurs sociétés du groupe spécialisées dans les activités de financement. Pour ces sociétés, le montant de la subvention a été calculé sur la base des informations relatives aux montants, aux dates de début et de fin et aux taux d'intérêt des obligations figurant soit dans les états financiers accessibles au public soit dans les informations communiquées aux investisseurs en bourse.

3.5.4.5. Conclusion sur le financement préférentiel: autres types de financement

- (636) La Commission a constaté que les groupes de producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon avaient tous bénéficié d'un financement préférentiel sous la forme de lignes de crédit, de traites d'acceptation bancaire et d'obligations. Compte tenu de l'existence d'une contribution financière, d'un avantage pour les producteurs-exportateurs et de la spécificité de la subvention, la Commission a considéré ces types de financement préférentiel comme une subvention passible de mesures compensatoires.
- (637) Le taux de subvention établi en rapport avec l'octroi des financements préférentiels décrits précédemment, sur la période d'enquête, pour les groupes de sociétés faisant partie de l'échantillon s'élevait à:

Financement préférentiel: autres types de financement

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	3,60 %
Groupe Geely	3,30 %
Groupe SAIC	8,27 %

3.6. Programmes d'aides

- (638) La Commission a constaté que les trois groupes de sociétés retenus dans l'échantillon avaient tous bénéficié d'une série de programmes d'aides.

3.6.1. Subventions directes en espèces

- (639) Un seul des groupes d'exportateurs retenus dans l'échantillon, le groupe BYD, a fourni les informations relatives aux aides qu'il a reçues pendant la période d'enquête. Les deux autres groupes d'exportateurs retenus dans l'échantillon n'ayant fourni aucune base juridique pour les aides qu'ils ont reçues, le montant de subvention ayant trait aux subventions directes en espèces accordées à ces groupes d'exportateurs a été calculé sur la base des données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base.
- (640) Les aides reçues par le groupe BYD concernaient la technologie, l'innovation et le développement, l'acquisition d'actifs immobilisés, le soutien et la promotion industriels, ainsi que des versements en espèces pour la main-d'œuvre, la fiscalité et diverses autres finalités.

(a) Base juridique

- (641) Les aides dont a bénéficié le groupe BYD ont été octroyées par des autorités publiques nationales, provinciales, municipales ou à l'échelon du comté ou du district, et semblent avoir été spécifiques au groupe, ou spécifiques eu égard à la situation géographique ou au type d'industrie concerné. Les références juridiques précises relatives aux actes législatifs en vertu desquels ces avantages ont été octroyés, en supposant qu'il y ait eu une base juridique, n'étaient pas indiquées. Toutefois, la Commission s'est vu remettre, pour toutes les aides, une copie du document accompagnant l'octroi des fonds, délivré par l'autorité publique concernée (ci-après l'«avis»).

(b) Conclusions de l'enquête

- (642) Compte tenu du nombre important d'aides recensées par la Commission dans les états financiers du groupe BYD, seul un résumé des principales conclusions est présenté dans le présent règlement. C'est le groupe BYD qui a apporté dans son document d'information spécifique la preuve de l'existence de nombreuses aides et de leur octroi par les pouvoirs publics à divers échelons.

- (643) En ce qui concerne les deux autres groupes d'exportateurs retenus dans l'échantillon, la Commission a constaté que, dans leurs réponses au questionnaire, ils n'avaient fourni que le montant total des aides reçues, en opérant une distinction entre les subventions liées au résultat et les subventions liées à des actifs, et qu'ils n'étaient pas disposés à fournir une ventilation plus détaillée des différentes aides reçues, ni la base juridique de ces aides.
- (644) La Commission a constaté que, parmi les instruments par lesquels les pouvoirs publics chinois orientent le développement du secteur des VEB, il existait des subventions directes de l'État. Ces subventions ont été confirmées dans les rapports annuels accessibles au public des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et lors des vérifications sur place, et elles ont été inscrites dans les états financiers des producteurs-exportateurs en tant qu'«autres revenus» ou «revenus différés».

(c) Conclusion

- (645) Ces autres aides constituent des subventions au sens de l'article 3, point 1) a) i), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics chinois, un transfert de fonds prenant la forme de dons accordés aux groupes d'entreprises de l'échantillon et qu'un avantage a ainsi été conféré.
- (646) La plupart de ces fonds ont été comptabilisés en tant que subventions publiques dans les comptes des groupes exportateurs retenus dans l'échantillon. Les informations relatives à ces subventions fournies par le groupe BYD ont été considérées par la Commission comme une preuve incontestable de l'existence d'une subvention ayant conféré un avantage.
- (647) La Commission a évalué toutes les subventions reçues par le groupe BYD et a constaté que toutes n'étaient pas spécifiques à la production de BEV. Les subventions liées à la technologie, à l'innovation et au développement, à l'achat d'actifs immobilisés ainsi qu'au soutien et à la promotion industriels ont été considérées comme spécifiques au sens des articles 4, paragraphes 2 et 3, du règlement de base, étant donné que, d'après les documents fournis par le groupe BYD, elles semblent être limitées à certaines entreprises, à certaines industries, comme l'industrie BEV, ou à des projets spécifiques dans des régions spécifiques.
- (648) De surcroît, ces aides ne remplissaient pas les critères de non-spécificité visés à l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base, puisque les conditions d'éligibilité à ces aides et les critères effectifs de sélection des entreprises pouvant y prétendre ne sont ni transparents ni objectifs et ne s'appliquent pas automatiquement.
- (649) Étant donné que les deux autres groupes d'exportateurs retenus dans l'échantillon n'ont fourni aucune information détaillée concernant les aides qu'ils ont reçues, la Commission a fondé ses conclusions sur l'article 28 du règlement de base et a conclu que toutes les aides reçues par ces groupes étaient spécifiques et liées à la production du produit concerné.

(d) Calcul du montant de la subvention

- (650) L'avantage conféré a été calculé comme le montant perçu au cours de la période d'enquête ou imputé à la période d'enquête, lorsque le montant a été amorti sur la durée de vie utile de l'actif immobilisé auquel l'aide reçue avant la période d'enquête se rapportait.
- (651) Les taux de subvention établis pour toutes les aides au cours de la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon s'élevaient à:

Aides

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,61 %
Groupe Geely	2,31 %
Groupe SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies*

- (652) L'enquête a établi que les pouvoirs publics chinois, tant au niveau central qu'au niveau sous-central, avaient transféré des fonds aux producteurs de VEB sous la forme de versements en espèces par unité de VEB vendue en Chine, ce qui profitait directement aux producteurs de VEB. Cela constitue un transfert direct de fonds aux producteurs de VEB sur la base de leurs ventes en Chine.

- (653) Le régime s'applique aux véhicules à nouvelles énergies (ci-après les «VNE»), y compris les VEB, vendus sur le marché intérieur. Le montant des versements en espèces est fixé au niveau du gouvernement central et varie en fonction de la période pendant laquelle les ventes ont été réalisées et du type de VNE (par exemple, véhicules électriques à batterie ou hybrides rechargeables).
- (654) Le programme est limité aux ventes des modèles de VNE figurant dans un catalogue publié par les pouvoirs publics chinois. Pour recevoir des versements, les producteurs de VEB sont tenus de présenter chaque année un rapport de liquidation complet accompagné d'informations détaillées sur leurs ventes de l'année précédente, y compris les factures de vente, les spécifications techniques des produits et les données relatives à l'immatriculation des véhicules. Une fois fournies, ces données sont vérifiées par les autorités compétentes à différents niveaux de l'administration. Les fonds sont ensuite versés aux producteurs.

(a) Base juridique

- (655) La base juridique de ce programme est la communication relative aux politiques de soutien financier pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies pour la période 2016-2020 ([2015] n° 134), qui a été révisée par la communication du ministère des finances relative à l'ajustement de la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies ([2016] n° 958), elle-même modifiée par la communication sur les politiques de subventions fiscales pour l'amélioration de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies ([2020] n° 86) et la communication sur la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies en 2022 ([2021] n° 466).

(b) Conclusions de l'enquête

L'intention des pouvoirs publics chinois de soutenir directement l'industrie nationale des VEB

- (656) Contrairement à l'affirmation des pouvoirs publics chinois et d'autres parties selon laquelle cette subvention était destinée à profiter aux consommateurs, l'enquête a établi que le programme visait à augmenter les ventes des producteurs nationaux grâce à des versements effectués au moyen de ressources d'État. Ce programme vise à promouvoir le développement de l'industrie des VNE et s'adresse spécifiquement aux producteurs de VNE (par opposition aux consommateurs).
- (657) L'objectif principal de ce régime de subvention était de promouvoir le développement accéléré de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies, y compris de l'industrie des VEB. Plus précisément, la communication relative aux politiques de soutien financier pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies pour la période 2016-2020 est libellée comme suit: «*Afin de maintenir la continuité des politiques et de promouvoir le développement accéléré de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies, le ministère des finances, le ministère des sciences et de la technologie, le ministère de l'industrie et des technologies de l'information et la Commission nationale pour le développement et les réformes (ci-après les "quatre ministères et commission") continueront de mettre en œuvre des politiques de subvention pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies entre 2016 et 2020 conformément aux exigences des "avis d'orientation du Bureau général du Conseil des affaires d'État sur l'accélération de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies"*» [Guobanfa [2014] n° 35]. Les modifications et révisions ultérieures sont formulées de manière similaire ⁽²¹¹⁾.
- (658) Ce sont les producteurs de VNE, et non les consommateurs, qui se trouvent au cœur de la politique de subventions fiscales. Les producteurs de VNE sont les destinataires du programme; ce sont eux qui doivent répondre aux exigences pour recevoir les versements; ils doivent fournir les informations relatives à leur processus de production et de vente. Ils sont notamment tenus de transmettre les rapports relatifs au calcul des fonds de l'année précédente, ainsi que des informations détaillées sur les ventes de produits, les opérations, y compris les factures de vente, les paramètres techniques des produits et les informations relatives aux immatriculations de véhicules. Ils étaient par ailleurs encouragés à concevoir des plateformes de suivi et de contrôle afin de communiquer ces informations.
- (659) Les producteurs de VNE (ainsi que les autorités locales) étaient également les destinataires directs d'un mécanisme de sanctions en cas de fraude, et le cadre juridique prévoit que des mesures doivent être prises directement à l'encontre des entreprises productrices qui obtiennent les subventions par des moyens illégaux.

⁽²¹¹⁾ Communication du ministère des finances relative à l'ajustement de la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies (Caijian [2016] n° 958); communication sur les politiques de subventions fiscales pour l'amélioration de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies (Caijian [2020] n° 86); et communication sur la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies en 2022 (Caijian [2021] n° 466).

- (660) Enfin, les principales raisons de l'arrêt du programme, le 31 décembre 2022, étaient liées au développement de l'industrie des VNE en Chine. Ainsi qu'ils l'ont reconnu ⁽²¹²⁾, les pouvoirs publics chinois ont décidé de mettre un terme au programme lorsqu'ils ont considéré que l'industrie chinoise des VNE avait atteint un niveau de développement et une échelle appropriés.
- (661) En outre, le fait que le programme ait été limité aux VNE produits sur le marché intérieur montre que l'objectif du programme était de développer la production, et non la consommation, de VEB. En effet, la Commission a établi qu'aucun véhicule importé n'avait bénéficié de ce régime. Les pouvoirs publics chinois ont été spécifiquement invités à fournir des informations sur la mesure dans laquelle les VEB importés ont bénéficié du régime pendant la durée de son existence. Ils ont déclaré que les VEB importés pouvaient bénéficier de ce programme, mais ont reconnu que cette subvention n'avait jamais été accordée à des sociétés importatrices ou à des producteurs étrangers. De fait, les pouvoirs publics chinois n'ont pas été en mesure de démontrer l'existence d'une procédure permettant aux producteurs ou importateurs étrangers de demander et de recevoir des fonds au titre de la politique de subventions fiscales. En outre, selon les informations disponibles ⁽²¹³⁾, les VNE ne pouvaient être subventionnés que si la batterie était fabriquée par une société chinoise. En conséquence, il a été conclu que ce programme n'avait profité qu'aux producteurs de VEB en Chine et n'avait été conçu que pour eux.

Durée du programme, rôle des autorités locales et les programmes parallèles élaborés

- (662) Comme expliqué au considérant 641, les VNE vendus après le 31 décembre 2022 ne sont plus éligibles à la politique de subventions fiscales. L'enquête a toutefois établi que les producteurs de VEB avaient continué de bénéficier de ce régime de subvention pendant la période d'enquête et continueront de bénéficier des fonds reçus au titre de ce régime pendant une période prolongée après la période d'enquête.
- (663) Par exemple, le transfert de fonds relatif à l'ensemble des VEB éligibles vendus et immatriculés en 2020 n'a eu lieu qu'à la fin de 2023. L'enquête a également révélé que des fonds avaient été transférés au cours de la période d'enquête aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pour les voitures vendues en 2018. La Commission a donc conclu que les producteurs de VEB continueront de bénéficier d'un transfert direct d'espèces dans le cadre de ce régime au cours des années qui suivront la période d'enquête.
- (664) L'enquête a par ailleurs révélé que les autorités locales, sous la direction directe ou indirecte des pouvoirs publics chinois, avaient mis en place un grand nombre de programmes similaires, dont certains ressemblent fortement au régime national. Ces initiatives locales ont l'objectif commun d'encourager la production de VEB, ce qui se traduit par un soutien continu apporté aux constructeurs chinois de VEB.

(c) *Avantage*

- (665) Au cours de la période d'enquête, les producteurs de VEB ont bénéficié de versements directs en espèces de la part des pouvoirs publics chinois sur la base de leurs ventes déclarées.
- (666) Les producteurs retenus dans l'échantillon et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la subvention bénéficiait principalement aux consommateurs, et non aux producteurs, étant donné que, selon eux, les producteurs transfèreraient les subventions aux clients au nom des pouvoirs publics lorsqu'ils vendraient les véhicules. Dans le cadre de ce régime, lorsque les constructeurs de VEB vendent un véhicule à nouvelles énergies, la société fixe un prix avec le client. Le prix payé par le client serait prétendument obtenu en soustrayant le montant de la subvention d'un prix de base théorique déterminé par la société. La remise ainsi accordée représenterait le montant de la subvention. En ce sens, le client est censé payer un prix réduit, pour lequel la société est ensuite remboursée par le gouvernement.
- (667) En dépit de cette prétendue intention d'avantager les consommateurs, en réalité, les pouvoirs publics chinois transféraient directement des fonds sous la forme de paiements directs en espèces aux producteurs de VEB en fonction de leur activité économique et de leurs ventes précédemment déclarées. Cette pratique constitue sans doute possible une incitation claire à la production de VEB et confère un avantage tangible aux producteurs.

⁽²¹²⁾ Selon la communication sur la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies en 2022 (Cai Jian [2021] n° 466).

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

- (668) En outre, l'enquête a révélé que la présence ou l'absence de subvention n'était pas corrélée au prix final facturé aux consommateurs. La subvention n'a pas eu d'incidence notable sur le prix facturé aux consommateurs avant ou après sa suppression.
- (669) Il apparaît que les prix facturés aux consommateurs pour les modèles représentatifs sont restés stables, voire ont diminué, dans les trois sociétés retenues dans l'échantillon à la suite de l'arrêt formel de la politique de subventions fiscales en décembre 2022. Si, pendant la durée du régime, les prix des véhicules vendus en 2022 avaient été réduits du montant de la subvention, les prix de ces véhicules auraient dû augmenter du même montant en janvier 2023, une fois que le véhicule n'était plus éligible à la subvention.
- (670) Or, c'est l'inverse qui s'est produit: les prix de ces modèles sont restés inchangés ou ont progressivement diminué au cours du reste de la période d'enquête. Par conséquent, la subvention octroyée en 2022 n'a pas profité aux consommateurs sous la forme d'une baisse de prix. Au lieu de cela, les producteurs fixaient des prix qui leur permettaient de s'adjuger l'intégralité du montant de la subvention.
- (671) L'enquête a également établi que les pouvoirs publics chinois n'avaient mis en œuvre aucune mesure visant à faire en sorte que les avantages de la subvention soient répercutés sur les clients et que la fixation des prix était laissée à la discrétion des producteurs. Ainsi, par sa conception et son fonctionnement, ce régime visait à bénéficier aux producteurs de VNE.
- (672) En raison de l'écart temporel entre la vente des VEB et le versement de fonds publics, que les producteurs ne sont pas en mesure de prévoir, l'incertitude concernant le calendrier des versements peut durer jusqu'à quatre ans. Par conséquent, l'avantage pour les producteurs se concrétise pleinement au moment où les versements sont finalement reçus.

(d) Spécificité

- (673) La subvention est spécifique étant donné qu'elle cible uniquement l'industrie des VNE, y compris l'industrie des VEB. En outre, s'agissant des producteurs de VEB, le programme n'a profité qu'à ceux qui étaient établis en Chine et a uniquement été conçu à leur intention.

(e) Conclusion

- (674) La Commission a considéré que la politique de subventions fiscales décrite ci-dessus constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) i), du règlement de base, puisqu'il y a une contribution financière prenant la forme d'un transfert direct de fonds qui confère un avantage aux sociétés concernées.

(f) Calcul du montant de la subvention

- (675) La subvention était accordée sur la base des quantités d'unités de VEB vendues en Chine. Le montant de l'avantage conféré au cours de la période d'enquête a été calculé sur la base des versements reçus au titre de ce régime par les producteurs retenus dans l'échantillon pour les VEB au cours de la période d'enquête.
- (676) Le taux de subvention établi en rapport avec ce régime pendant la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon s'élève à:

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	2,18 %
Groupe Geely	2,14 %
Groupe SAIC	2,28 %

3.7. **Fourniture par les pouvoirs publics de biens et de services moyennant une rémunération moins qu'adéquate**

3.7.1. *Attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate*

- (677) En RPC, tous les terrains appartiennent soit à l'État, soit à une collectivité, constituée de villages ou de communes, avant qu'un droit de propriété quelconque ne puisse être déposé ou accordé à des entreprises ou des particuliers propriétaires. Toutes les parcelles dans les zones urbaines sont la propriété de l'État et toutes les parcelles dans les zones rurales appartiennent aux villages ou aux communes.

(678) Conformément à la Constitution de la RPC et au droit foncier, les entreprises et les particuliers peuvent toutefois acheter des «droits d'usage de terrains». Pour les terrains industriels, le bail est normalement de 50 ans, renouvelable pour une période de 50 ans supplémentaires.

(a) Base juridique/cadre réglementaire

(679) L'attribution de droits d'usage de terrains en RPC est régie par la loi sur l'administration des terrains de la République populaire de Chine ⁽²¹⁴⁾. Par ailleurs, les documents suivants font également partie de la base juridique:

- (1) loi de la République populaire de Chine sur la propriété (ordonnance n° 62 du président de la République populaire de Chine) ⁽²¹⁵⁾,
- (2) loi de la République populaire de Chine sur l'administration des terrains (ordonnance n° 28 du président de la République populaire de Chine) ⁽²¹⁶⁾;
- (3) loi de la République populaire de Chine sur l'administration des biens immobiliers urbains (ordonnance n° 29 du président de la République populaire de Chine) ⁽²¹⁷⁾;
- (4) règlement provisoire de la République populaire de Chine concernant l'attribution et le transfert du droit d'usage des terrains appartenant à l'État dans les zones urbaines (décret n° 55 du Conseil des affaires de l'État de la République populaire de Chine) ⁽²¹⁸⁾;
- (5) règlement relatif à la mise en œuvre de la loi sur l'administration des sols de la République populaire de Chine (ordonnance n° 653 de 2014 du Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine) ⁽²¹⁹⁾;
- (6) disposition relative à l'attribution du droit d'usage de terrains constructibles appartenant à l'État par appel d'offres, vente aux enchères et offre d'achat (communication no 39 de la CSRC) ⁽²²⁰⁾, et
- (7) avis du Conseil des affaires de l'État sur les questions pertinentes concernant le renforcement du contrôle foncier [Guo Fa (2006) no 31] ⁽²²¹⁾.

(b) Conclusions de l'enquête

(680) D'après l'article 10 de la «disposition relative à l'attribution du droit d'usage de terrains constructibles appartenant à l'État par appel d'offres, vente aux enchères et offre d'achat», les autorités locales établissent les prix des terrains d'après le système d'évaluation des terrains urbains, qui est mis à jour tous les trois ans, et la politique industrielle des pouvoirs publics.

(681) Lors des enquêtes précédentes ⁽²²²⁾, la Commission a constaté que les prix payés pour les droits d'usage de terrains en RPC n'étaient pas représentatifs d'un prix de marché librement déterminé par l'offre et la demande, puisqu'il avait été constaté que le système d'enchères n'était pas clair, pas transparent et ne fonctionnait pas dans la pratique, et que les prix étaient fixés de manière arbitraire par les pouvoirs publics. Comme indiqué au précédent considérant, ces derniers établissent les prix d'après le système d'évaluation des terrains urbains, qui les oblige notamment à tenir compte de la politique industrielle lors de la fixation des prix des terrains industriels.

(682) La présente enquête n'a montré aucun changement notable à cet égard. Par exemple, la Commission a constaté que la plupart des groupes de sociétés retenus dans l'échantillon avaient obtenu leurs droits d'usage de terrains au prix exact offert dans une procédure d'enchères des autorités locales.

⁽²¹⁴⁾ Voir la loi de la RPC du 25 juin 1986 sur l'administration des terrains, telle que modifiée, disponible à l'adresse suivante: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560>.

⁽²¹⁵⁾ Voir la loi de la RPC du 16 mars 2007 sur la propriété, disponible à l'adresse suivante: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

⁽²¹⁶⁾ Voir le règlement du 27 décembre 1998 relatif à la mise en œuvre de la loi de la RPC sur l'administration des terrains, tel que modifié, disponible à l'adresse suivante: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

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

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

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

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

⁽²²¹⁾ Voir https://www.gov.cn/zwzk/2006-09/05/content_378186.htm.

⁽²²²⁾ Voir l'affaire des produits plats laminés à chaud, considérants 295 à 299; l'affaire des pneumatiques, considérants 488 à 490; l'affaire des TFV, considérants 500 à 502; l'affaire des câbles de fibres optiques, considérants 541 à 543; et l'affaire des ACF, considérants 540 à 548.

(683) Les éléments qui précèdent contredisent les déclarations des pouvoirs publics chinois selon lesquelles les prix payés pour les droits d'usage de terrains en RPC sont représentatifs d'un prix de marché qui est librement déterminé par l'offre et la demande.

(c) Conclusion

(684) Les conclusions de la présente enquête montrent que les conditions d'acquisition de droits d'usage de terrains en République populaire de Chine ne sont pas transparentes et que les prix ont été fixés de manière arbitraire par les pouvoirs publics.

(685) Par conséquent, il convient de considérer l'attribution de droits d'usage de terrains par les pouvoirs publics chinois comme une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) iii), et de l'article 3, point 2, du règlement de base sous la forme d'une fourniture de biens conférant un avantage aux sociétés bénéficiaires. Comme expliqué précédemment aux considérants 676 à 679, il n'existe pas de véritable marché foncier en RPC et le recours à une référence externe (voir considérant 688) démontre que le montant payé par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pour les droits d'usage de terrains est nettement inférieur au taux normalement pratiqué sur le marché.

(686) Dans le contexte de l'accès préférentiel aux terrains industriels pour les entreprises appartenant à certains secteurs, la Commission a fait valoir que le prix fixé par les autorités locales devait tenir compte de la politique industrielle des pouvoirs publics, comme cela est indiqué ci-dessus au considérant 680. Dans le cadre de cette politique industrielle, l'industrie des VEB est considérée comme une industrie encouragée. En outre, conformément à la décision n° 40 du Conseil des affaires de l'État, les autorités publiques tiennent compte du «catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles» et des politiques industrielles lorsqu'elles fournissent des terrains. L'article XVIII de la décision n° 40 indique clairement que les industries qui font partie de la catégorie «restreinte» ne peuvent pas prétendre à des droits d'usage de terrains. Il s'ensuit que cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, points a) et c), du règlement de base, puisque l'accès préférentiel aux terrains se limite à des entreprises appartenant à certains secteurs, en l'espèce l'industrie des VEB, et que les pratiques des pouvoirs publics dans ce domaine ne sont pas claires ni transparentes.

(d) Calcul du montant de la subvention

(687) Comme indiqué dans les enquêtes précédentes ⁽²²³⁾ et conformément à l'article 6, point d) ii), du règlement de base, les prix des terrains du territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu (ci-après le «Taipei chinois») ont été utilisés en tant que référence extérieure ⁽²²⁴⁾. L'avantage conféré aux bénéficiaires est établi en prenant en considération la différence entre le montant effectivement payé par chaque producteur-exportateur retenu dans l'échantillon (c'est-à-dire le prix réellement payé indiqué dans le contrat et, le cas échéant, le prix indiqué dans le contrat déduction faite du montant des aides/remboursements versés par l'administration locale) en contrepartie des droits d'utilisation du sol et le montant qui aurait normalement dû être acquitté sur la base de la référence du Taipei chinois.

(688) La Commission considère le Taipei chinois comme une référence externe adéquate pour les raisons suivantes:

- le niveau de développement économique, le PIB et la structure économique du Taipei chinois et d'une majorité de provinces et de villes de la RPC où sont établis les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon sont comparables,
- la RPC et le Taipei chinois sont géographiquement proches,
- l'infrastructure industrielle dans le Taipei chinois et dans de nombreuses provinces de la RPC est bien développée,
- des liens économiques forts et d'importants échanges commerciaux existent entre le Taipei chinois et la RPC,
- la densité de population est élevée dans de nombreuses provinces de la RPC tout comme dans le Taipei chinois,
- les types de terrains et les transactions utilisés pour construire la référence pertinente relative au Taipei chinois sont semblables à ceux de la RPC,
- le Taipei chinois et la RPC partagent les mêmes caractéristiques démographiques, linguistiques et culturelles.

⁽²²³⁾ Voir les affaires des pneumatiques, des TFV, des câbles de fibres optiques et des ACF.

⁽²²⁴⁾ Confirmée par le Tribunal dans l'arrêt T-444/11, *Gold East Paper et Gold Huacheng Paper/Conseil*, 11 septembre 2014, EU:T:2014:773.

- (689) Selon la méthode appliquée dans les enquêtes précédentes ⁽²²⁵⁾, la Commission s'est basée sur le prix moyen du terrain au mètre carré établi pour le Taipei chinois, corrigé pour tenir compte de l'inflation et de l'évolution du PIB à compter des dates de conclusion des contrats relatifs aux droits d'usage de terrains. Les informations concernant les prix des terrains industriels à compter de 2013 proviennent du site web du bureau du développement industriel du ministère des affaires économiques de Taïwan ⁽²²⁶⁾. Pour les années précédentes, les prix ont été corrigés en tenant compte des taux d'inflation et de l'évolution du PIB par habitant à prix courants en dollars des États-Unis (USD) pour le Taipei chinois, tels qu'ils ont été publiés par le FMI en 2013.
- (690) Le taux de subvention établi en rapport avec cette subvention sur la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon s'élève à:

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	1,20 %
Groupe Geely	0,84 %
Groupe SAIC	0,67 %

3.7.2. *Fourniture par les pouvoirs publics de batteries et d'intrants essentiels à la production de batteries (à savoir le lithium-phosphate de fer) moyennant une rémunération moins qu'adéquate*

(a) Introduction

- (691) Dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve, la Commission a constaté qu'il semblait exister un grand nombre de plans spécifiques au moyen desquels les pouvoirs publics chinois ou les autorités locales soutiennent spécifiquement le développement des matières premières et des intrants des VEB, ainsi que des batteries. Les éléments de preuve figurant dans cette note montraient que les pouvoirs publics chinois avaient créé un cadre grâce auquel tous les niveaux de la chaîne industrielle des VEB étaient soutenus, de l'extraction des matières premières essentielles à la production des intrants au produit final en passant par les intrants intermédiaires, dans le but de développer considérablement et rapidement l'industrie des VEB. Cela a été confirmé par l'analyse réalisée par la Commission, qui montre que les pouvoirs publics chinois envisagent les fournisseurs de matières premières et de batteries en amont comme faisant partie d'un cadre plus large pour le développement et la promotion de l'industrie des VEB dans son ensemble.
- (692) Le lithium, le cobalt, le nickel, le cuivre (utilisé sous la forme de feuilles), l'aluminium (également utilisé sous la forme de feuilles et sous la forme de bandes pour le boîtier des cellules) et le graphite sont les principales matières premières utilisées dans les batteries à base de lithium-phosphate de fer (ci-après le «lithium» ou le «LFP») et les batteries à base d'oxyde de nickel-manganèse-cobalt (ci-après le «NMC»). Ces deux types de batteries relèvent de la catégorie de ce qu'on appelle les «batteries lithium-ion». La Commission a constaté que le groupe BYD était le seul producteur-exportateur de VEB verticalement intégré retenu dans l'échantillon à produire des batteries LFP destinées aux VEB. La Commission a recueilli des informations auprès du groupe BYD sur les matières premières utilisées pour produire les cellules destinées à l'assemblage en batterie (à savoir les bandes d'aluminium, les feuilles d'aluminium, les feuilles de cuivre, le graphite et le LFP). Compte tenu de l'importance du LFP dans le procédé de production des batteries (celui-ci représentant environ [25 % – 35 %] des coûts de production des batteries), la Commission a axé son enquête, au stade provisoire, sur la fourniture de LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
- (693) Au cours de son enquête, la Commission a notamment constaté que le seul groupe verticalement intégré se procurait du LFP auprès de fournisseurs liés et indépendants pour la production de batteries de VEB. Le LFP est le type de lithium utilisé dans les batteries LFP et est obtenu en mélangeant du carbonate de lithium avec du phosphate de fer. Le LFP est le principal composant des cellules de batterie, puisqu'il représente globalement environ [25 – 35] % du coût d'un assemblage en batterie.
- (694) Les deux autres groupes (SAIC et Geely) se procuraient leurs batteries auprès de fournisseurs liés ou indépendants, ainsi qu'auprès d'entreprises communes avec Contemporary Amperex Technology Company Limited (ci-après «CATL»). L'assemblage en batterie est à le principal élément de coût des VEB, représentant globalement [40 – 50] % du coût de production.

⁽²²⁵⁾ Voir les affaires des TFV, de l'acier à revêtement organique, des panneaux solaires et des câbles de fibres optiques.

⁽²²⁶⁾ <https://lvr.land.moi.gov.tw>.

(695) À ce stade de la procédure, la Commission s'est donc concentrée sur les principaux éléments de coût de la production de VEB, à savoir: 1) la fourniture de batteries au producteur-exportateur de VEB non intégré; et 2) la fourniture de LFP au producteur-exportateur de VEB intégré, en tant que principale matière première utilisée dans la production de batteries.

(b) Défaut de coopération et utilisation des données disponibles

(696) Comme indiqué à la section 3.3.1.1, bien qu'ils y aient été invités, les pouvoirs publics chinois n'ont pas transmis le questionnaire spécifique destiné aux fournisseurs de matières premières et de batteries de VEB aux fournisseurs connus en Chine. En outre, les pouvoirs publics chinois ont omis de fournir des informations essentielles sur les caractéristiques du marché intérieur des intrants des VEB en Chine et sur les opérateurs économiques de ce marché.

(697) Étant donné que la Commission n'a reçu aucune information de la part des pouvoirs publics chinois sur le cadre législatif en vigueur, sur la structure du marché intérieur, sur les mécanismes de fixation des prix et les prix et sur la structure de participation des sociétés, elle a considéré qu'elle n'avait pas reçu d'informations cruciales pertinentes dans le cadre de l'enquête.

(698) En l'absence d'informations fournies par les pouvoirs publics chinois concernant le nombre et la propriété des fournisseurs nationaux de matières premières et de batteries pour VEB, la Commission a dû s'appuyer sur les données disponibles au sens de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base. À cet égard, la Commission a analysé les plans spécifiques établis concernant l'industrie chinoise des batteries pour véhicules à nouvelles énergies (ci-après les «VNE»), dont font partie les VEB, et la situation des fournisseurs de matières premières pour le producteur-exportateur verticalement intégré et des fournisseurs liés de batteries des deux producteurs-exportateurs non intégrés verticalement retenus dans l'échantillon. Lorsque l'absence d'informations dans le dossier l'a nécessité, la Commission a dû procéder à des déductions sur la base des données et des informations disponibles dans le dossier.

(699) Comme souligné à la section 3.3.2, le groupe SAIC n'a pas fourni d'informations concernant le coût de production, les nomenclatures produits, les spécifications de produit, y compris la composition chimique des matières premières achetées aux fournisseurs, et la liste des achats, transaction par transaction, pour les fournisseurs, alors qu'il y avait été invité. Dans ce contexte, la Commission a estimé qu'il lui manquait des informations essentielles nécessaires pour parvenir à une conclusion raisonnablement correcte et qu'elle devait se fonder sur les données disponibles conformément à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base.

(700) Par conséquent, en ce qui concerne les producteurs-exportateurs de VEB non intégrés, la Commission n'a pu se fonder que sur les données recueillies auprès du groupe Geely. Étant donné que les deux producteurs-exportateurs de VEB non intégrés se procurent leurs batteries auprès des mêmes fournisseurs et que la Commission a pu fonder ses conclusions relatives à la fourniture de batteries au groupe Geely sur des données directement communiquées par ses fournisseurs, la Commission considère que les informations relatives au groupe Geely constituent un remplacement raisonnable des informations nécessaires pour formuler des conclusions concernant le groupe SAIC. Toutefois, la Commission s'est tout de même appuyée sur les informations recueillies auprès du groupe SAIC qui ont pu être vérifiées, notamment les noms des fournisseurs de batteries du groupe SAIC.

3.7.2.1. Fourniture de batteries par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate

(701) Au titre des articles 3 et 4 du règlement de base, trois éléments doivent se manifester pour établir l'existence d'une subvention passible de mesures compensatoires: 1) une contribution financière 2) un avantage; et 3) une spécificité.

3.7.2.1.1. Contribution financière

(a) Fournisseurs de batteries agissant en tant qu'«organismes publics»

(702) La Commission a d'abord cherché à déterminer si les fournisseurs de batteries pouvaient être considérés comme des organismes publics, de sorte que la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate pourrait être imputée aux pouvoirs publics chinois au sens de l'article 3, point 1) a), du règlement de base. Comme expliqué en détail à la section 3.5.1.1, considérants 409 à 418, le critère juridique régissant l'existence d'un organisme public doit être interprété conformément à la jurisprudence de l'OMC détaillée dans ladite section. Selon la jurisprudence pertinente mentionnée aux considérants 409 à 418, la question de savoir si les producteurs d'intrants en Chine fournissant des intrants sont des «organismes publics» (c'est-à-dire des entités qui

possèdent ou exercent le pouvoir d'exercer des fonctions gouvernementales, ou en sont investies) devrait être examinée en tenant dûment compte i) du cadre juridique et économique existant dans le pays où opèrent les entités visées par l'enquête, ii) des liens entre ces entités et les pouvoirs publics ainsi que iii) des caractéristiques et fonctions essentielles de ces entités.

- (703) En outre, comme souligné au considérant 416, l'Organe d'appel a souligné la pertinence du défaut de coopération des pouvoirs publics en question pour conclure que certaines entités sont des organismes publics ⁽²²⁷⁾. En effet, lorsqu'une autorité chargée d'une enquête est appelée à examiner les éléments ayant trait aux liens entre les pouvoirs publics et certaines entités exerçant des fonctions gouvernementales, les pouvoirs publics détiennent des informations essentielles qui sont nécessaires pour conclure à l'existence ou non d'organismes publics. Si les pouvoirs publics omettent de communiquer ces informations, l'autorité chargée de l'enquête peut tirer des conséquences de ce manque de coopération, y compris en supposant que les informations demandées démontreraient, par exemple, une présence importante de l'État dans les entités en cause ainsi que l'exercice d'un contrôle significatif sur ces entités. Dès lors, les éléments de preuve attestant formellement la détention par l'État, le contrôle direct par l'État et l'intervention des pouvoirs publics sur le marché dans l'optique d'atteindre certains objectifs stratégiques peuvent démontrer, même dans un contexte où les pouvoirs publics concernés ne coopèrent pas, que les producteurs d'intrants sont investis d'un pouvoir gouvernemental et/ou exercent des fonctions gouvernementales.
- (704) Enfin, pour être considérés comme des organismes publics, les fournisseurs en cause ne doivent pas nécessairement être sous le contrôle des pouvoirs publics chinois lorsqu'ils vendent des intrants aux producteurs en aval. La question principale de savoir si l'entité elle-même présente les caractéristiques et les fonctions essentielles qui feraient d'elle un organisme public.

(1) *Cadre juridique et économique existant en RPC*

- (705) Comme expliqué en détail aux considérants 197 à 203, le cadre juridique et économique dans lequel évoluent les fournisseurs d'intrants pour VEB en RPC se caractérise par une forte présence et un contrôle étendu des pouvoirs publics, dans le contexte duquel l'État exerce une influence déterminante sur l'allocation des ressources ainsi que sur leur prix. Dès lors, au moment d'analyser le cadre juridique et économique que les pouvoirs publics chinois ont établi pour assurer un approvisionnement en intrants pour VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate, il convient de rappeler d'emblée le niveau d'intervention des pouvoirs publics chinois et du PCC sur l'économie chinoise (voir, en particulier, considérant 201).
- (706) Conformément à la doctrine de l'économie socialiste de marché, les pouvoirs publics chinois revendiquent le pouvoir de déterminer la structure économique du pays, notamment eu égard à l'article 11 de la Constitution, en vertu duquel les pouvoirs publics chinois exercent aussi expressément une surveillance et un contrôle sur les secteurs non publics de l'économie (voir, notamment, considérant 199), y compris, dès lors, sur les fournisseurs d'intrants pour VEB détenus par le secteur privé. Compte tenu de cet ancrage constitutionnel et grâce aux structures institutionnelles et organisationnelles en place, les pouvoirs publics chinois sont en mesure de poursuivre leurs objectifs stratégiques, notamment en se servant du système de planification élaboré (voir aussi considérant 203) et en adoptant des mesures spécifiques, y compris de soutien, destinées aux opérateurs clés des secteurs encouragés.
- (707) Ainsi qu'il sera expliqué en détail ci-après, le développement des intrants de la production de batteries en amont et celui des batteries sont interconnectés, puisque le développement des intrants tant en amont qu'au niveau intermédiaire sert ensuite au développement de l'industrie des VEB. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas seulement formulé des politiques et des mesures pour le développement de l'industrie des VEB et des industries qui gravitent autour de celle-ci, mais ils ont aussi créé un cadre global. Ce cadre démontre comment les pouvoirs publics chinois interviennent sur le marché, de sorte que les fournisseurs d'intrants ne sont pas des opérateurs du marché libre mais des entités qui exécutent les fonctions gouvernementales qui leur sont attribuées, à savoir développer l'industrie des VEB. Dès lors, dans la présente section, la Commission analysera les objectifs stratégiques établis tant pour les matériaux en amont (c'est-à-dire les principaux intrants utilisés pour produire des batteries) que pour les intrants intermédiaires tels que les batteries, ainsi que les mesures spécifiques adoptées par les pouvoirs publics chinois en vue d'atteindre ces objectifs.

⁽²²⁷⁾ Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis – Droits antidumping et droits compensateurs définitifs visant certains produits en provenance de Chine, WT/DS379/AB/R, point 349.

(2) *Objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois visant à développer l'industrie des VEB*

- (708) À la section 3.1, la Commission a exposé en détail les informations et le contexte expliquant l'importance que les pouvoirs publics chinois accordent au développement de l'industrie des VEB, y compris en développant les industries qui l'entourent, en raison de leur importance capitale pour la réussite des producteurs de VEB. L'objectif stratégique global d'encouragement du secteur des VEB, y compris par le soutien de l'approvisionnement en intrants, est démontré par un grand nombre de règlements et d'autres documents et plans stratégiques publiés par différentes autorités publiques afin de superviser tous les aspects de ces secteurs ayant trait aux batteries et/ou à leurs intrants.
- (709) Le plan d'action de 2017 pour la promotion du développement de l'industrie des batteries automobiles (ci-après le «*plan d'action pour les batteries de 2017*») ⁽²²⁸⁾, abordé notamment aux considérants 230 à 232, illustre la manière dont les orientations stratégiques des pouvoirs publics chinois couvrent l'intégralité de la chaîne de valeur des VNE.
- (710) Ce plan a été adopté «*afin de mettre en œuvre l'avis du Conseil des affaires d'État sur la publication du plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020)*» (Guofa [2012] n° 22) et les «*avis d'orientation du Bureau général du Conseil des affaires d'État sur l'accélération de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies*» (Guobanfa [2014] n° 35) [...] et de promouvoir le développement sain et durable de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies» ⁽²²⁹⁾. En outre, le plan d'action pour les batteries de 2017 prévoit un développement de l'industrie des batteries dans le but de favoriser ensuite le développement de l'industrie des VNE, dont fait partie l'industrie des VEB («*les batteries sont le noyau même des véhicules électriques et sont essentielles au développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies*»). Ces liens entre le plan pour les batteries et les principaux plans visant à soutenir la production de VEB montrent que les pouvoirs publics chinois encourageaient le développement de l'industrie des batteries en tant qu'élément essentiel au développement de l'industrie des VEB. Le plan d'action pour les batteries de 2017 montre en particulier que le développement de l'industrie des batteries vise à servir les objectifs de développement de l'industrie des VEB en réduisant les coûts de manière à fournir des batteries moins chères. Enfin, il témoigne de la préférence accordée par les pouvoirs publics chinois aux producteurs de batteries nationaux, en vue de les renforcer et d'encourager leur pénétration des marchés étrangers.
- (711) Outre le plan d'action pour les batteries de 2017 susmentionné, les bases juridiques des règles et règlements les plus pertinents sont les suivantes:
- 13^e plan quinquennal pour le développement des industries stratégiques et émergentes ⁽²³⁰⁾,
 - 14^e plan quinquennal pour le développement de l'industrie des matières premières (ci-après le «*14^e plan quinquennal sur les matières premières*») ⁽²³¹⁾,
 - catalogue des industries soutenues dans les régions de l'Ouest (ordonnance n° 40 [2021]) (ci-après le «*catalogue des industries encouragées*») ⁽²³²⁾,
 - catalogue d'orientation de la restructuration industrielle (ordonnance n° 49 [2019]) (ci-après le «*catalogue industriel*») ⁽²³³⁾,
 - Plan de développement industriel des économies d'énergie et des véhicules non électriques (2012-2020) (ci-après le «*plan NEV 2012-2020*») ⁽²³⁴⁾;
 - Avis d'orientation sur l'accroissement des investissements dans les industries stratégiques émergentes et la culture des nouveaux points de croissance et des pôles de croissance renforcés (ordonnance no 1409 [2020]) (ci-après les «*avis d'orientation sur l'investissement*») ⁽²³⁵⁾;

⁽²²⁸⁾ Voir: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.

⁽²²⁹⁾ Voir: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

⁽²³⁰⁾ https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Une traduction anglaise est disponible à l'adresse suivante: <https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/>.

⁽²³¹⁾ Le texte intégral du plan est disponible à l'adresse suivante: https://www.mit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²³²⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.

⁽²³³⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

⁽²³⁴⁾ https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm

⁽²³⁵⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Une traduction anglaise est disponible à l'adresse suivante: <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

- communication du ministère de l'industrie et des technologies de l'information et de l'administration de l'État pour la réglementation du marché sur le développement coordonné et stable de la chaîne industrielle et de la chaîne d'approvisionnement des batteries lithium-ion (ci-après la «communication sur l'industrie des batteries») ⁽²³⁶⁾,
 - plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035) (ci-après le «plan VNE 2021-2035») ⁽²³⁷⁾,
 - stratégie «Made in China 2025» ⁽²³⁸⁾,
 - loi sur les ressources minérales ⁽²³⁹⁾,
 - conditions normalisées de l'industrie des batteries lithium-ion – version 2021 (ci-après les «conditions normalisées») ⁽²⁴⁰⁾.
- (712) Les instructions figurant dans les plans susmentionnés sont reflétées et mises en œuvre dans les plans provinciaux, régionaux, municipaux et locaux correspondants. En voici quelques exemples (non exhaustifs):
- le plan d'action de 2022 pour la promotion d'un développement de haute qualité de l'industrie des batteries et matériaux à nouvelles énergies dans la province du Guizhou (ci-après le «plan d'action du Guizhou») ⁽²⁴¹⁾,
 - les «avis d'orientation sur l'accélération du développement de haute qualité des industries des batteries au lithium, des nouvelles énergies et des nouveaux matériaux» de la province du Fujian (ci-après les «avis d'orientation du Fujian») ⁽²⁴²⁾,
 - le plan spécial de la ville de Ningde pour le développement de haute qualité de l'industrie manufacturière dans le cadre du 14^e plan quinquennal (ci-après le «plan de Ningde pour l'industrie manufacturière») ⁽²⁴³⁾,
 - le plan de développement 2021-2025 de la municipalité de Shandong Zhaozuang sur le développement de l'industrie des batteries au lithium (ci-après le «plan de développement de Shandong») ⁽²⁴⁴⁾,
 - les «avis sur le soutien du développement de haute qualité de la chaîne industrielle des véhicules automobiles à nouvelles énergies» de la ville de Shenzhen (ci-après le «plan de Shenzhen») ⁽²⁴⁵⁾,
 - le 14^e plan quinquennal de Sichuan Suining pour le développement des batteries au lithium (ci-après le «plan de Suining») ⁽²⁴⁶⁾,
 - le plan pour les ressources minérales de Yichun (2021-2025) ⁽²⁴⁷⁾,
 - la communication relative à plusieurs mesures stratégiques visant à améliorer et à renforcer l'industrie des nouvelles énergies pour batteries au lithium dans notre province (communication n° 21 [2022]) (ci-après les «mesures relatives aux batteries lithium-ion») ⁽²⁴⁸⁾,

⁽²³⁶⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.

⁽²³⁷⁾ Version chinoise en ligne: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm and https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, Aperçu en anglais: <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf>.

⁽²³⁸⁾ Voir: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; Traduction anglaise: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

⁽²³⁹⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Une version anglaise est disponible sur le site web de l'Assemblée nationale populaire (ANP): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

⁽²⁴⁰⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Voir en particulier l'annexe 1.

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

⁽²⁴²⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://h5.drcnet.com/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022>.

⁽²⁴³⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

⁽²⁴⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbn/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf>.

⁽²⁴⁵⁾ Disponibles à l'adresse suivante: <https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf>.

⁽²⁴⁶⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html>.

⁽²⁴⁷⁾ Disponible à l'adresse suivante: <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>

⁽²⁴⁸⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://www.yichun.gov.cn/yycsrzmf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

— les «plusieurs avis sur le renforcement de la gestion des ressources minérales de lithium» de la municipalité de Yichun (ci-après les «ressources minérales de lithium de Yichun») ⁽²⁴⁹⁾.

- (713) Tous les plans susmentionnés sont liés aux plans plus généraux relatifs aux VEB examinés à la section 3.1. En particulier, les pouvoirs publics chinois ont mis en place un cadre de soutien englobant tous les niveaux de la chaîne industrielle des VEB, de l'extraction et la fourniture de matières premières pour la production des intrants au produit final, en passant par les intrants tels que les batteries, moteurs électriques, etc.
- (714) La loi sur les ressources minérales ⁽²⁵⁰⁾ est la loi nationale régissant l'extraction des ressources minérales et l'enregistrement des titres miniers. Cette loi a été initialement promulguée par le Comité permanent de l'Assemblée nationale populaire le 19 mars 1986 et modifiée en 1996 et 2009. L'article 3 de la loi sur les ressources minérales dispose que «[l]es ressources minérales appartiennent à l'État» et l'article 4 explique que «[l]es entreprises minières publiques constituent le principal organisme d'exploitation des ressources minérales. L'État garantit la consolidation et l'expansion des entreprises minières publiques». Les «modalités de mise en œuvre de la loi sur les ressources minérales» ⁽²⁵¹⁾ (ci-après la «loi de mise en œuvre») réaffirme la propriété de l'État sur les ressources minérales, en détaillant ce que couvre la loi ⁽²⁵²⁾, et précisent à l'article 3 que «[l]a propriété de l'État sur les ressources minérales de surface et de souterraines n'est pas modifiée [...]. Le Conseil des affaires d'État représente l'État pour l'exécution de la propriété des ressources minérales. Le Conseil des affaires d'État habilite son ministère compétent pour la géologie et les minéraux à imposer un contrôle unifié sur l'allocation des ressources minérales dans l'ensemble du pays». L'article 24 de la loi de mise en œuvre dispose que «la distribution, le développement et l'utilisation des ressources minérales dans l'ensemble du pays devraient tenir compte des intérêts actuels et à long terme des pouvoirs publics centraux et locaux et mettre en œuvre une planification unifiée, une protection efficace, une exploitation rationnelle et une utilisation globale». En d'autres termes, les pouvoirs publics chinois veillent à ce que ces entreprises publiques réalisent les objectifs stratégiques qu'ils ont définis et à ce qu'elles agissent donc dans le respect de ces contraintes juridiques. L'article 25 dispose que le Conseil des affaires d'État et ses ministères compétents élaborent le plan national des ressources minérales, qui «décide de manière unifiée de l'allocation des ressources minérales nationales et définit raisonnablement les limites de l'évaluation et de l'approbation et de l'exploitation des ressources minérales entre l'administration centrale et les administrations populaires des provinces, des régions autonomes et des communes relevant directement de l'administration centrale». Le gouvernement exerce donc un contrôle total sur l'allocation des ressources, peut décider de qui obtient les titres miniers et fixer les limites de ce qui est extrait, sur la base des principes de «planification unifiée, [de] répartition géographique rationnelle, [d']exploitation polyvalente, [d']exploitation minière rationnelle et [d']utilisation polyvalente» (article 7 de la loi sur les ressources minérales). En raison de ces règles contraignantes, les entreprises publiques couvertes exercent des fonctions gouvernementales.
- (715) En décembre 2021, le ministère de l'industrie et des technologies de l'information (MITI), le ministère des sciences et de la technologie et le ministère des ressources naturelles ont publié le 14^e plan quinquennal sur les matières premières ⁽²⁵³⁾. Ce plan couvre plusieurs secteurs industriels et soutient la création d'entreprises et de pôles industriels dans les industries du lithium, du nickel et du cobalt; il prévoit en outre de «[c]onstruire un système de réserve de ressources naturelles auquel l'État et les entreprises participeront conjointement et dans lequel ils combineront les réserves de produits et les réserves de ressources de la région. Améliorer le système d'échange commercial de minerais et constituer un mécanisme de tarification ouvert, transparent, équitable et raisonnable ⁽²⁵⁴⁾».
- (716) Si la loi sur les ressources minérales et le 14^e plan quinquennal sur les matières premières s'appliquent au niveau national et indiquent de manière non équivoque que les ressources minérales appartiennent à l'État, le plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035) fournit les preuves d'un soutien apporté tout au long de la chaîne d'approvisionnement dans le but spécifique d'encourager le secteur des VNE, qui inclut à la fois les VEB et les hybrides. Ce plan impose de «[p]romouvoir le développement de l'intégralité de la chaîne de valeur des batteries [et d']encourager les entreprises à améliorer leur capacité à se procurer des ressources clés telles que le lithium, le nickel, le cobalt et le platine» ⁽²⁵⁵⁾.

⁽²⁴⁹⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

⁽²⁵⁰⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Une version anglaise est disponible sur le site web de l'Assemblée nationale populaire (ANP): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

⁽²⁵¹⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Une traduction en anglais est disponible sur le site web de la FAO: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf>

⁽²⁵²⁾ Par exemple, lithium, cuivre, bauxite, nickel, graphite, phosphore, sel minéral, etc.

⁽²⁵³⁾ Le texte intégral du plan est disponible à l'adresse suivante: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²⁵⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

⁽²⁵⁵⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

- (717) Le 13^e plan quinquennal pour le développement des industries stratégiques et émergentes a énoncé les objectifs suivants: «*ompte tenu des besoins de développement des [...] véhicules à nouvelles énergies et d'autres industries, [la Chine] développer[a] les alliages légers à haute résistance, les fibres de haute performance, les alliages spéciaux, les matériaux non métalliques inorganiques avancés, l'acier spécial de haute qualité, les nouveaux matériaux d'affichage, les matériaux pour batteries d'alimentation, [...] [et] accroître[a] la valeur ajoutée des nouveaux matériaux, promouvoir[ra] les marques de nouveaux matériaux et améliorer[a] la compétitivité internationale.*» Ce plan inclut également la tâche clé n° 21 consistant à «*[c]oncrétiser le déploiement à grande échelle des véhicules à nouvelles énergies et [à] organiser la mise en œuvre de projets d'amélioration des batteries pour véhicules à nouvelles énergies*», ce qui ne fait que confirmer l'importance du développement du secteur des batteries pour l'objectif ultime de développement des VNE (y compris des VEB).
- (718) Le catalogue d'orientation de la restructuration industrielle (ordonnance n° 49 [2019]) ⁽²⁵⁶⁾ publié par la NDRC et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020 distingue trois catégories d'industries («*encouragées*», «*limitées*» et «*obsolètes*») et illustre la manière dont les pouvoirs publics encouragent et soutiennent expressément le développement de certaines industries et certaines technologies spécifiques, tout en décourageant, en limitant voire en interdisant d'autres industries et technologies. Tous les principaux éléments de la chaîne d'approvisionnement des VEB, par exemple les matériaux d'électrodes positives tels que le LFP, les batteries lithium-ion, les électrolytes, les projets d'exploration de lithium ⁽²⁵⁷⁾, les feuilles de cuivre haute performance, le graphite, l'aluminium et l'acier pour les nouvelles énergies, sont qualifiés d'industries encouragées. Cela confirme à nouveau que les pouvoirs publics ne considèrent pas l'industrie des VEB comme une industrie autonome, mais envisagent la création d'un cadre global pour son développement, ainsi que l'établissement de conditions de marché favorables permettant aux producteurs de VEB d'obtenir un avantage concurrentiel sur les acteurs étrangers. Le catalogue d'orientation de la restructuration industrielle de 2019 a été remplacé par l'édition 2024, entrée en vigueur le 1^{er} février 2024 ⁽²⁵⁸⁾. Ce dernier catalogue se caractérise par une importance accrue accordée aux secteurs des technologies de pointe et des technologies vertes relevant de la catégorie des «*industries encouragées*», tels que la fabrication intelligente, l'automatisation, l'hydrogène vert, le captage, l'utilisation et le stockage du carbone et les cellules solaires de nouvelle génération.
- (719) Le plan NEV 2021-2035 confirme les orientations politiques pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, depuis les matières premières essentielles telles que le lithium, le nickel et le cobalt jusqu'à l'amélioration de l'efficacité des procédés et de la production, de manière à «*mettre en œuvre des actions radicales de la technologie des batteries; [à] mener des recherches sur les principales technologies telles que les matériaux d'électrodes négatives et positives, les électrolytes, les séparateurs et les électrodes à membrane; [à] renforcer la recherche technique sur les points faibles des batteries à haute performance, légères, haute sécurité, à faible coût et à durée de vie élevée*» ⁽²⁵⁹⁾. Les batteries destinées aux VNE sont également couvertes par la section 2 du chapitre IV, intitulée «*Promouvoir l'application innovante des systèmes clés*», dont le but est de promouvoir le développement de l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries. Il s'agit notamment d'encourager les entreprises à garantir l'accès à des ressources essentielles telles que le lithium, le nickel, le cobalt et le platine. Le plan VNE 2021-2035 et le plan d'action pour les batteries de 2017, qui prévoient également des exonérations fiscales, des incitations et une aide à l'investissement de la part du gouvernement, sont les principaux plans adoptés par les pouvoirs publics pour l'industrie des batteries.
- (720) La stratégie «*Made in China 2025*» constitue un autre exemple du soutien global apporté à l'industrie par les pouvoirs publics. Annoncée en 2015, il s'agit d'une stratégie nationale qui met l'accent sur dix secteurs clés qui bénéficient d'un soutien et d'une attention particuliers pendant la période s'étendant jusqu'en 2025. Ce soutien est fourni sous la forme de prêts accordés par des banques d'État à des conditions non commerciales et sous la forme d'une exemption du respect de certaines normes et réglementations, entre autres privilèges. L'industrie chinoise des batteries fait partie des secteurs à soutenir en tant qu'élément important du secteur des VNE: *Véhicules économes en énergie et véhicules à nouvelles énergies: continuer à soutenir le développement des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible [...] et améliorer l'ingénierie et l'industrie des technologies clés telles que les batteries, les moteurs à transmission, les moteurs à combustion interne à haut rendement, les boîtes de vitesse avancées, les matériaux légers, et les dispositifs de contrôle intelligents, de manière à constituer un système industriel et un système d'innovation exhaustifs, des composants clés aux véhicules complets* [caractères gras ajoutés], et promouvoir les marques indépendantes de véhicules économes en énergie et de véhicules à nouvelles énergies afin d'atteindre des niveaux avancés à l'échelle internationale ⁽²⁶⁰⁾.

⁽²⁵⁶⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

⁽²⁵⁷⁾ Sous la section 11 (Industrie pétrochimique), point 2: «*Exploration, development, and comprehensive utilization of scarce mineral resources such as sulfur, potassium, boron, lithium and bromine; development and application of technology for comprehensive utilization of phosphate ore dressing tailings; selection and utilization of low- and medium-grade phosphorite and fluorite ore; and comprehensive utilization of resources associated with phosphorite and fluorite ore.*»

⁽²⁵⁸⁾ https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

⁽²⁵⁹⁾ Voir note de bas de page 237.

⁽²⁶⁰⁾ Voir point III.6.6 de l'avis du Conseil des affaires d'État sur la stratégie «*Made in China 2025*», disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

- (721) Les «avis d'orientation sur l'expansion des investissements dans les industries stratégiques émergentes ainsi que sur la promotion et la consolidation des nouveaux centres et pôles de croissance» (ordonnance n° 1409 [2020])⁽²⁶¹⁾ de la NDRC prévoient que, dans des domaines industriels clés tels que les nouveaux matériaux⁽²⁶²⁾ et l'industrie des VNE, le gouvernement devrait créer des pôles industriels et «promouvoir la formation de nouveaux pôles de croissance régionaux», optimiser l'environnement des entreprises et accroître les mesures de soutien budgétaire et à l'investissement. Les avis d'orientation encouragent également les industries stratégiques et émergentes nationales grâce à l'«utilisation de politiques fiscales, foncières, financières, relatives aux sciences et technologies, aux talents, à la propriété intellectuelle, etc.»⁽²⁶³⁾. La section IV des avis d'orientation fournit des instructions plus claires en matière de financement et de soutien à l'investissement, par exemple: un accès à des ressources publiques, à du capital-risque et à des fonds d'investissement industriels financés par les pouvoirs publics. Les avis d'orientation encouragent les établissements financiers à accroître leur soutien aux entreprises clés de la chaîne de production et à optimiser les services financiers qu'ils offrent aux entreprises en amont et en aval de la chaîne de production. Ils encouragent également les banques à créer des centres de services financiers ou des unités commerciales pour les industries émergentes, y compris celle des VNE. Les avis d'orientation soutiennent expressément la coopération entre les pouvoirs publics, les banques et les entreprises ainsi que l'augmentation des émissions d'obligations par les entreprises des industries stratégiques et émergentes, y compris l'industrie des VNE. Au niveau financier, les services compétents désignés sont la Banque populaire de Chine, la CBIRC, la Commission chinoise de réglementation des opérations sur titres et la NDRC⁽²⁶⁴⁾.
- (722) En outre, tant les producteurs de batteries que les fournisseurs de matières premières utilisées dans la production de batteries sont également inclus dans le catalogue des industries encouragées et peuvent bénéficier d'un taux d'imposition réduit de 15 %.
- (723) Si les objectifs et mesures définis dans les plans et documents stratégiques adoptés au niveau central fournissent des orientations sur le développement des batteries et des intrants en amont liés à l'industrie des véhicules à nouvelles énergies au bénéfice de l'industrie des VEB dans son ensemble, les plans provinciaux et locaux visent aussi à traiter les spécificités de leur territoire et des entreprises qui y sont établies. En particulier, ils prévoient des objectifs et des cibles détaillés quant à la manière d'augmenter la production locale et de contrôler les chaînes d'approvisionnement pour l'industrie nationale, en couvrant tous les aspects du développement de l'industrie et en fournissant des instructions claires sur le type d'incitations offertes aux entreprises le long de la chaîne d'approvisionnement.
- (724) Plusieurs plans locaux existent pour les ressources minérales: ils constituent les orientations que doivent appliquer les provinces et les villes pour l'exploration et l'extraction de ressources minérales et fixent l'objectif à atteindre d'ici à 2025 en ce qui concerne l'exploration et le développement des ressources minérales. Un exemple d'un tel plan est le plan pour les ressources minérales de Yichun (2021-2025)⁽²⁶⁵⁾. L'objectif déclaré du plan pour les ressources minérales de Yichun est de construire une base industrielle des batteries au lithium exerçant une influence au niveau international⁽²⁶⁶⁾. Ce plan fournit également un aperçu détaillé des mines nouvellement prévues et des industries qui graviteront autour d'elles. Par exemple, la zone de développement minier tantale-niobium-lithium de Yichun Yashan est construite dans le but de soutenir le développement d'un pôle industriel des batteries au lithium et des nouvelles énergies d'une valeur de 100 milliards à Yichun⁽²⁶⁷⁾.
- (725) Le plan de Suining contient des dispositions relatives à des objectifs de développement («d'ici 2025 [...] [la production annuelle de] matériaux d'électrodes positives dépassera 800 000 tonnes et celle de précurseurs de matériaux d'électrodes positives dépassera 500 000 tonnes»), à des objectifs de production annuels («accélérer [...] la capacité de production annuelle de batteries lithium-ion [afin qu'elle atteigne] 100 GWh, tandis que la capacité de production de batteries d'alimentation atteindra 60 GWh. [...] Encourager la construction d'un complexe énergétique urbain pour les batteries au lithium couvrant "la charge, le stockage, la préparation, le remplacement et les ventes" et œuvrer en vue de faire en sorte que le résultat d'exploitation de l'industrie des batteries au lithium de la ville dépasse 100 milliards de CNY») et à des objectifs de bénéfices («d'ici 2025 [...] nous œuvrerons en vue de disposer de trois entreprises ayant un résultat d'exploitation supérieur à 10 milliards de CNY et de 15 entreprises ayant un résultat d'exploitation supérieur à 1 milliard de CNY et créerons un pôle de développement à plusieurs niveaux composé de grandes, moyennes, petites et microentreprises»), tandis que le plan de développement de Shandong fournit des instructions sur les objectifs de vente («Entre 2021 et 2025, nous introduirons plus de 5 à 10 grandes entreprises de batteries au lithium produisant des batteries, des batteries à faible puissance et des accumulateurs d'énergie, nous ferons en sorte de disposer d'un groupe d'entreprises de soutien dont les

⁽²⁶¹⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Une traduction anglaise est disponible à l'adresse suivante: <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

⁽²⁶²⁾ Section II, point 4: «Améliorer les niveaux techniques en ce qui concerne les terres rares, le vanadium-titane, le tungstène-molybdène, le lithium, le rubidium-césium, le graphite et d'autres ressources spéciales liées à l'exploitation minière, à la fusion et à la transformation profonde».

⁽²⁶³⁾ Section III, point 9, des avis d'orientation sur l'expansion des investissements dans les industries stratégiques émergentes.

⁽²⁶⁴⁾ Section IV, point 15, des avis d'orientation sur l'expansion des investissements dans les industries stratégiques émergentes.

⁽²⁶⁵⁾ Disponible à l'adresse suivante: <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%BC%88%82021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>

⁽²⁶⁶⁾ Voir chapitre 4, section 1, du plan pour les ressources minérales de Yichun.

⁽²⁶⁷⁾ Voir colonne 6 du plan pour les ressources minérales de Yichun.

recettes de ventes se chiffreront entre 500 millions et 1 milliard de CNY et nous constituerons un pôle industriel d'entre 50 et 100 entreprises en amont et en aval de la chaîne industrielle des nouvelles énergies pour batteries au lithium»).

- (726) Le Jiangxi est un pôle majeur de production de lithium; c'est également la province où se trouve Yichun, surnommée la «*capitale asiatique du lithium*»⁽²⁶⁸⁾. En raison de ses riches réserves de lithium, cette province accorde une attention particulière à l'industrie des nouveaux matériaux énergétiques et des batteries au lithium. En octobre 2022, elle a publié la «*communication relative à plusieurs mesures stratégiques visant à améliorer et à renforcer l'industrie des nouvelles énergies pour batteries au lithium dans notre province*» (communication n° 21 [2022])⁽²⁶⁹⁾ (ci-après les «*mesures relatives aux batteries lithium-ion*»). Le soutien des pouvoirs publics est visible à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement, de la fourniture de ressources minérales jusqu'à la composition de l'industrie des batteries au lithium. Les mesures relatives aux batteries lithium-ion, par exemple, prévoient la création de fonds d'orientation pour l'exploration, le développement et l'investissement dans les ressources minérales de lithium⁽²⁷⁰⁾. L'industrie des batteries du Jiangxi est soutenue par plusieurs types de compensations, de récompenses⁽²⁷¹⁾ et de soutiens en ce qui concerne l'utilisation du sol, l'utilisation d'électricité⁽²⁷²⁾, l'utilisation de gaz, etc.⁽²⁷³⁾, lesquels comprennent des garanties en fonds propres et des garanties d'assurance.
- (727) La Commission a également constaté que la municipalité de Yichun avait déjà commencé en 2009 à orienter et à protéger les ressources minérales de la ville en vue de promouvoir le développement de l'industrie des nouvelles énergies pour batteries. Ce sujet est abordé dans les «*plusieurs avis sur le renforcement de la gestion des ressources minérales de lithium*» de la municipalité de Yichun (ci-après les «*ressources minérales de lithium de Yichun*»)⁽²⁷⁴⁾. L'article 3 de ces avis indique plus précisément que le Bureau du groupe principal de Yichun pour le développement de l'industrie des nouvelles énergies pour batteries au lithium est chargé d'orienter et de coordonner le développement global et l'utilisation des ressources minérales de lithium dans la ville, ainsi que d'assurer un approvisionnement stable en lithium pour les entreprises de batteries de la ville. À l'article 6, les autorités municipales enjoignent également aux entreprises d'extraction de lithium de «*soutenir et aider activement les entreprises de nouvelles énergies pour batteries [de Yichun] afin qu'elles deviennent plus vastes et plus fortes, [de] nouer un partenariat stratégique, coopératif et mutuellement bénéfique à long terme entre [les entreprises minières et les entreprises de batteries]*». L'article 7 donne des instructions sur le mécanisme de tarification mis en place afin d'éviter les monopoles sur les prix. Le groupe principal est chargé de «*[p]rendre l'initiative de l'organisation des entreprises de nouvelles énergies au lithium et des [entreprises minières] afin d'opérer des ajustements sur la base des tendances du développement du marché en déterminant un prix de référence et [de] négocier et déterminer de manière homogène le prix d'approvisionnement du mica de lithium dont ont besoin les entreprises de nouvelles énergies au lithium*».
- (728) Les plans provinciaux du Fujian et les plans municipaux de Ningde contiennent eux aussi des dispositions spécifiques quant au type de soutien apporté, qui vont parfois jusqu'à explicitement mentionner les sociétés soutenues. C'est notamment le cas du plus grand producteur de batteries au monde, CATL, dont le siège ainsi que d'importantes installations de production se trouvent dans cette province.

⁽²⁶⁸⁾ «On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market», disponible à l'adresse suivante: <https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine>.

⁽²⁶⁹⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

⁽²⁷⁰⁾ Point 5 des mesures relatives aux batteries lithium-ion.

⁽²⁷¹⁾ Point 3 des mesures relatives aux batteries lithium-ion.

⁽²⁷²⁾ Point 1 des mesures relatives aux batteries lithium-ion.

⁽²⁷³⁾ Point 8 des mesures relatives aux batteries lithium-ion.

⁽²⁷⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

- (729) Le 13^e plan quinquennal de la province du Fujian sur le développement des véhicules à nouvelles énergies indique qu'«avec CATL en son centre, [la province du Fujian] promouvra activement l'expansion des chaînes industrielles telles que celle des batteries»⁽²⁷⁵⁾.
- (730) Les «avis d'orientation du Fujian» soutiennent l'investissement dans des projets de haute qualité dans les domaines des batteries au lithium, des nouvelles énergies et des nouveaux matériaux et visent à encourager les établissements financiers à coopérer avec les industries et fonds spéciaux liés à ces domaines afin de fournir des investissements et des prêts, d'accorder davantage d'aides sous la forme de crédits aux projets des industries des batteries au lithium, des nouvelles énergies et des nouveaux matériaux, y compris des réductions d'intérêts pour les grands projets de construction dans le domaine des nouvelles énergies pour batteries au lithium et les bases de production de nouveaux matériaux. Le plan propose également la création d'un système d'innovation industrielle indépendant et «contrôlable», destiné à soutenir le développement de plateformes d'innovation telles que le Centre national de recherche en génie de CATL pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique. Ce système représente la mise en œuvre de politiques nationales par un gouvernement local, en coopération avec une entreprise privée. De fait, la construction d'une plateforme d'innovation en matière de batteries d'alimentation, fondée sur une coopération entre entreprises, universités et centres de recherche, fait partie des grandes missions définies dans le plan d'action pour les batteries de 2017⁽²⁷⁶⁾.
- (731) Le plan spécial de la ville de Ningde pour le développement de haute qualité de l'industrie manufacturière dans le cadre du 14^e plan quinquennal⁽²⁷⁷⁾ fixe l'objectif d'atteindre une capacité de production de batteries au lithium de 350 GWh d'ici 2025 et de faire de Ningde un leader de l'industrie grâce au développement de CATL. Les liens profonds qu'a noués CATL avec les autorités de différentes municipalités et provinces sont également illustrés par l'accord de coopération stratégique conclu en 2021 entre CATL et le gouvernement populaire de la province du Guizhou⁽²⁷⁸⁾, qui a débouché sur le projet de base de production d'accumulateurs d'énergie et d'électricité à partir d'énergies nouvelles de CATL dans la province du Guizhou⁽²⁷⁹⁾. Ces liens profonds sont également explicitement confirmés par le directeur des opérations de CATL Guizhou, qui a déclaré que «la société CATL Guizhou continuera d'adhérer à un développement innovant et de haute qualité [...] et de soutenir activement et de respecter les objectifs de développement de haute qualité fixés par le comité de gestion du comité de travail du parti du Nouveau District de Gui'an et contribuera à la création d'une chaîne industrielle des nouvelles énergies à Guiyang et Gui'an»⁽²⁸⁰⁾. Guiyang et Gui'an sont toutes deux situées dans la province du Guizhou. D'autres exemples d'implication étroite des pouvoirs publics incluent l'accord global de coopération conclu avec le gouvernement de Zhaoqing⁽²⁸¹⁾ et l'accord de coopération stratégique entre le gouvernement de la province du Sichuan⁽²⁸²⁾ et Shudao Investment Group, un groupe d'investissement détenu par l'État⁽²⁸³⁾. En outre, CATL coopère également sur l'hexafluorophosphate de lithium, un type de lithium utilisé comme électrolyte dans les batteries lithium-ion, et le phosphate de fer avec Guizhou Phosphate Chemical Group, une entreprise publique. En outre, en décembre 2021, CATL Guizhou, une filiale de CATL, a créé Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., une société minière, avec Guizhou Phosphate Chemical Group⁽²⁸⁴⁾. Guizhou Phosphate Chemical Group est mentionnée dans le plan d'action du Guizhou, qui définit des objectifs de production spécifiques pour les entreprises établies dans la province du Guizhou qui produisent des matériaux utilisés dans le cadre de la transition énergétique. Ce plan contient des objectifs clairs concernant la production annuelle d'électrolytes de lithium-phosphate de fer, qui permettent le déplacement des ions entre l'anode et la cathode dans les batteries lithium-ion, et fournit des indications claires sur les ministères et les services de l'État qui sont responsables de ces objectifs. En particulier, parmi les entreprises mentionnées, Guizhou Phosphorus Chemical New Energy devrait afficher une production annuelle de 30 000 tonnes de phosphate de fer et Guizhou Yuneng devrait atteindre une production annuelle de 150 000 tonnes de lithium-phosphate de fer.

⁽²⁷⁵⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

⁽²⁷⁶⁾ Voir section III, point 1, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽²⁷⁷⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

⁽²⁷⁸⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/en/news/790.html>.

⁽²⁷⁹⁾ Informations disponibles à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/news/6263.html>.

⁽²⁸⁰⁾ Voir Guizhou Daily, 10 mars 2023, disponible à l'adresse suivante: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.

⁽²⁸¹⁾ «CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing», CATL, 12 octobre 2023. Disponible à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/en/news/6122.html>.

⁽²⁸²⁾ «Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation», CATL, 5 février 2024, disponible à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/en/news/6213.html>.

⁽²⁸³⁾ «CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation», CATL, 18 février 2024. Disponible à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/en/news/6218.html>.

⁽²⁸⁴⁾ «CATL sets up mining company after BYD», CnEVPost, 4 janvier 2022. Disponible à l'adresse suivante: <https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/>.

- (732) Le développement de CATL et la ville de Nindge sont indissociablement liés, puisque la ville s'est fixé comme objectif d'atteindre une capacité de production de batteries au lithium de 350 GWh d'ici 2025, ainsi que de devenir un leader de l'industrie en «[se concentrant] sur la promotion des troisième, quatrième et cinquième phases de l'expansion des capacités de CATL et de CATL New Energy Technology et sur la construction des projets de CATL et FAW, [en] poursuiv[ant] l'expansion des deux principaux leaders industriels que sont CATL et CATL New Energy Technology, [en] poursuiv[ant] l'augmentation de la capacité de production et de la part de marché des batteries d'alimentation [...]»⁽²⁸⁵⁾. D'autres mesures de soutien incluent des subventions à l'achat d'équipements⁽²⁸⁶⁾, des récompenses octroyées en fonction de la production annuelle des entreprises⁽²⁸⁷⁾ ainsi que des aides financières⁽²⁸⁸⁾.
- (733) Enfin, en ce qui concerne Shenzhen, où se trouve notamment le siège de BYD, le plan de Shenzhen donne des instructions détaillées sur le type de soutien financier que les établissements bancaires et financiers devraient fournir à l'industrie tout au long de sa chaîne d'approvisionnement, de l'achat de biens à la promotion de la consommation de véhicules à nouvelles énergies par les consommateurs. Par exemple, le plan de Shenzhen prévoit d'«[e]ncourager les entreprises clés à émettre des nomenclatures de leur chaîne d'approvisionnement et [d']encourager les établissements financiers à accroître les financements à escompte fournir pour ces nomenclatures, [...] [d']encourager les établissements bancaires et financiers à se concentrer sur le développement écologique de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies, [...] [de] formuler des plans de services financiers tenant compte du cycle de vie dans son intégralité et [de] mettre en œuvre des méthodes flexibles de tarification des prêts et de remboursement des intérêts»⁽²⁸⁹⁾. Pour les entreprises de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies, le plan enjoint aux établissements financiers d'«accorder davantage de crédits pour la transformation technologique, les investissements dans la R&D et le développement de la production et accroître la proportion de prêts à moyen et long terme»⁽²⁹⁰⁾ et d'«[é]tudier et développer activement des produits innovants tels que des prêts adossés à des crédits VNE et des prêts pour la réduction des émissions de carbone afin de soutenir le développement vert et à faible intensité en carbone des entreprises automobiles»⁽²⁹¹⁾.
- (734) Les entreprises de batteries d'alimentation sont soutenues par les établissements financiers au moyen de garanties financières, de couplages investissements-prêts, de prêts syndiqués, etc.⁽²⁹²⁾, tandis que les entreprises de commandes électroniques et motorisées sont soutenues au moyen de prêts pour la science et la technologie, de capital-risque, de financements sur fonds propres, etc.⁽²⁹³⁾. Au stade final de la consommation de VNE, «[l]es établissements bancaires et financiers sont encouragés à accorder davantage de crédits automobiles, à étudier les innovations en matière de produits de prêt en ligne, à adopter de nouvelles méthodes de contrôle des risques numériques, à améliorer l'expérience des consommateurs et à fournir des solutions de services financiers différenciées»⁽²⁹⁴⁾. Le plan de Shenzhen impose également d'«[a]ider les entreprises automobiles en créant des sociétés de crédit automobile et d'autres établissements chargés de fournir des services financiers professionnels pour la consommation de véhicules à nouvelles énergies et [d']accroître davantage le taux de pénétration des véhicules à nouvelles énergies sur le marché»⁽²⁹⁵⁾. La section III, point 1.9, du plan de Shenzhen prévoit que les établissements financiers soutiennent l'intégralité de la chaîne industrielle, y compris tous les types d'entreprises de VNE (start-ups et micro, petites et moyennes entreprises), au moyen de prêts, d'investissements directs étrangers, de garanties publiques, de fonds de compensation des risques liés aux prêts bancaires, de bourses et de subventions. Enfin, le plan de Shenzhen recommande de «[m]ettre à profit les ressources allouées dans le cadre du projet de financement par émission d'obligations d'entreprise de Shenzhen afin d'aider les entreprises de véhicules à nouvelles énergies éligibles à émettre des instruments de financement par emprunt, des obligations d'entreprise, des obligations d'entreprise publique et d'autres obligations émises par des entreprises». L'industrie est soutenue tant au niveau national qu'à l'échelle internationale («Optimiser les services financiers transfrontières afin d'aider les entreprises de véhicules à nouvelles énergies à se "mondialiser"») ⁽²⁹⁶⁾.
- (735) Les plans soulignent la nécessité d'intégrer davantage les industries des batteries et des véhicules électriques en sécurisant l'approvisionnement en matières premières essentielles, en réduisant les coûts, en soutenant la promotion des batteries et en faisant progresser la R&D les concernant de manière à améliorer la performance des véhicules électriques à batterie et à les rendre plus populaires.

⁽²⁸⁵⁾ Chapitre III, section 1, du plan de Ningde pour l'industrie manufacturière.

⁽²⁸⁶⁾ Voir point 2 des mesures de Ningde: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkz/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm

⁽²⁸⁷⁾ Par exemple, voir point 3 des mesures de Ningde.

⁽²⁸⁸⁾ Par exemple, au point 7 des mesures de Ningde: «Encourager les entreprises publiques à étudier la création de fonds investis en actions pour les projets relatifs à la chaîne [d'approvisionnement] des nouvelles énergies.»

⁽²⁸⁹⁾ Section III, point 1.7, du plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁰⁾ Section III, point 1.1, du plan de Shenzhen.

⁽²⁹¹⁾ Ibidem.

⁽²⁹²⁾ Section III, point 1.2, du plan de Shenzhen.

⁽²⁹³⁾ Section III, point 1.3, du plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁴⁾ Section III, point 1.6, du plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁵⁾ Ibidem.

⁽²⁹⁶⁾ Section III, point 1.12, du plan de Shenzhen.

(736) La Commission a également constaté, dans les différents plans et documents stratégiques énumérés ci-dessus dans la présente section, que les entreprises actives dans la production et la transformation d'intrants pour l'industrie des VEB pouvaient bénéficier d'un certain nombre de régimes préférentiels, tels que:

- un accès à des ressources publiques, à du capital-risque et à des fonds d'investissement industriels financés par les pouvoirs publics,
- des obligations,
- des restrictions à l'exportation,
- des garanties en fonds propres adossées à des titres de l'État,
- des fonds d'orientation,
- des garanties d'assurance,
- des réductions des prix des terrains, de l'électricité et du gaz,
- des prêts accordés par des banques d'État à des conditions non commerciales,
- des politiques fiscales préférentielles,
- des subventions à l'achat, et
- des récompenses.

(737) En résumé, les documents et éléments de preuve ci-dessus confirment que l'objectif stratégique des pouvoirs publics chinois mis en œuvre dans ces instruments consistait à encourager le développement de l'industrie des VEB notamment en soutenant les industries des batteries et de leurs intrants, un tel soutien étant considéré essentiel à l'atteinte de cet objectif.

(3) *Mesures spécifiques adoptées par les pouvoirs publics chinois dans la poursuite de leurs objectifs stratégiques visant à développer l'industrie des VEB*

(a) *Soutien public à l'industrie des producteurs de batteries et de leurs intrants*

(738) Outre celles mentionnées au considérant 736, la Commission a recensé plusieurs sources juridiques indiquant un soutien public à l'industrie des producteurs de batteries et de leurs intrants dans le but final de développer ces secteurs au profit des producteurs de BEV. Ces sources montrent clairement la forte interférence et le contrôle du gouvernement central dans le secteur des batteries et des intrants pour les batteries, en ce qui concerne les objectifs de production et de vente et le contrôle des prix. Il ne s'agit pas d'un simple cadre réglementaire pour les fournisseurs d'intrants, mais du cadre dans lequel les fournisseurs d'intrants disposent d'une autorité qui leur a permis de développer des fonctions gouvernementales liées à la commercialisation et à la fourniture d'intrants (à savoir les batteries et le lithium), de manière à atteindre l'objectif gouvernemental pertinent de développement du secteur des véhicules non électriques, dont font partie les BEV. Les mesures de soutien du LFP et des batteries prouvent l'existence d'une intention de développer l'industrie des VEB en soutenant les intrants en amont. Les fournisseurs d'intrants se voient donner les moyens d'exercer leurs fonctions publiques, à savoir développer l'industrie des VEB, grâce au soutien des pouvoirs publics chinois.

(739) La Commission a également cherché à savoir si les producteurs de batteries recevaient aussi de la part des pouvoirs publics chinois un soutien financier qui leur permettait de mettre en œuvre des politiques nationales et d'agir en tant qu'organismes publics. Compte tenu des informations limitées dont elle disposait en raison du défaut de coopération, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. Elle s'est appuyée, pour ce faire, sur des informations accessibles au public relatives à CATL ainsi que sur les informations fournies par les producteurs de batteries liés aux groupes Geely et SAIC.

- (740) Les informations disponibles concernant CATL ont montré que celui-ci avait également pu devenir une entreprise rentable et influente grâce au soutien des pouvoirs publics et aux caractéristiques du marché intérieur chinois. En particulier, des sources publiques indiquent que, jusqu'en 2020, le financement des pouvoirs publics représentait un cinquième de son résultat net ⁽²⁹⁷⁾. Ce soutien a été confirmé par une publication plus récente indiquant que «CATL a reçu 5,72 milliards de CNY (790 millions d'USD) en 2023, soit plus du double du montant reçu l'année précédente» et que cette aide représentait «13 % de son bénéfice net» ⁽²⁹⁸⁾.
- (741) La Commission a aussi constaté que les producteurs de batteries liés aux groupes Geely et SAIC qui ont répondu au questionnaire bénéficiaient également de subventions passibles de mesures compensatoires telles que des financements préférentiels, des mécanismes de réduction et d'exonération des impôts et des aides. Ces constatations cadrent également avec les conclusions de la Commission décrites au considérant 735.
- (742) En l'absence de coopération de la part des fournisseurs de LFP indépendants, la Commission n'a pas pu déterminer si les fournisseurs de LFP bénéficiaient également d'un soutien des pouvoirs publics d'une manière similaire aux producteurs de batteries. Toutefois, compte tenu du cadre réglementaire et des politiques nationales en vigueur, elle a pu déduire que, à l'instar des producteurs de batteries, les producteurs de LFP bénéficiaient également d'un soutien des pouvoirs publics prenant différentes formes.
- (743) La Commission a donc conclu que les pouvoirs publics chinois maintenaient artificiellement la viabilité financière des producteurs de batteries et des producteurs de LFP afin de leur permettre d'exercer leur pouvoir gouvernemental de manière à vendre des batteries et du LFP aux producteurs de VEB chinois moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
- (b) *Mesures des pouvoirs publics chinois concernant la tarification des batteries et les réductions des coûts de l'industrie des VEB*
- (744) Les pouvoirs publics chinois ont mis en œuvre plusieurs mesures visant à s'assurer que les batteries et leurs intrants seraient fournis à l'industrie des VEB à des prix bon marché. Ils ont également fait en sorte de diminuer les coûts correspondants, pour l'industrie des VEB, de ces intrants essentiels à la production de VEB. Ces mesures ont clairement favorisé l'industrie des VEB. Parmi elles, les documents mentionnés ci-après montrent ce qui suit.
- (745) Des instructions spécifiques sur le coût des batteries avaient déjà été incluses dans le plan VNE 2012-2020, qui disposait que, d'ici 2015, les modules de batteries d'alimentation devraient coûter moins de 2 CNY/Wh et que ce coût devrait encore être réduit à moins de 1,5 CNY/Wh d'ici 2020 ⁽²⁹⁹⁾. Le plan prévoyait également la création de deux ou trois grandes entreprises de batteries d'alimentation, dont la production et les ventes devraient représenter plus de 10 milliards de Wh, ainsi que la création de deux ou trois entreprises majeures de production d'électrodes positives et négatives, d'électrolytes et d'autres matériaux clés ⁽³⁰⁰⁾. Ce plan illustre la manière dont les pouvoirs publics ont joué un rôle central dans le développement de l'industrie, en «adhér[ant] à la combinaison d'orientations des pouvoirs publics et de dynamique de marché». En particulier, pendant la période initiale, le gouvernement «jouer[a] activement un rôle d'orientation de la planification et de fournisseur d'incitations politiques, [...] rassembler[a] des ressources scientifiques, technologiques et industrielles, [...] encourager[a] le développement et la production de véhicules économes en énergie et de véhicules à nouvelles énergies et [...] orienter[a] la consommation sur le marché» ⁽³⁰¹⁾. Cet objectif devait être atteint grâce à l'allocation de fonds de l'administration centrale, à des politiques fiscales préférentielles et au soutien des établissements financiers ⁽³⁰²⁾.
- (746) Le plan d'action pour les batteries de 2017, élaboré conformément aux objectifs définis dans la stratégie Made in China 2025, établissait trois grandes missions: premièrement, réduire encore les coûts et garantir la fourniture de batteries électriques de haute qualité avant 2018; deuxièmement, d'ici 2020, il faudra œuvrer afin que la densité énergétique propre au système atteigne 260 Wh/kg et que le coût des batteries soit réduit à moins de 1 CNY/Wh;

⁽²⁹⁷⁾ Voir le rapport annuel 2020 de CATL ainsi que l'article «Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries», The New York Times, 22 décembre 2021, disponible à l'adresse suivante: <https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>.

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

⁽²⁹⁹⁾ Section 5, point 1, du plan VNE 2012-2020.

⁽³⁰⁰⁾ Section 2, point 2, du plan VNE 2012-2020.

⁽³⁰¹⁾ Section 2, point 2, du plan VNE 2012-2020.

⁽³⁰²⁾ Section 5, points 2 et 3, du plan VNE 2012-2020.

- (747) À cet égard, les éléments de preuve disponibles concernant les plafonds de prix montrent que la fourniture de ces biens réglementée par les pouvoirs publics chinois devient une fonction gouvernementale qui est ensuite exécutée par les fournisseurs d'intrants agissant en tant qu'organismes publics. Les pouvoirs publics chinois fixent des objectifs de développement qualitatifs très spécifiques pour assurer la stabilité du marché et réduire les coûts. Dès lors, la croissance de l'industrie des batteries doit être «coordonnée»⁽³⁰³⁾ et la R&D est axée sur l'amélioration des batteries lithium-ion⁽³⁰⁴⁾, soit le principal type de batterie utilisé pour les VEB. Pour atteindre ces objectifs, le plan d'action pour les batteries de 2017 prévoyait un «renforcement [du] soutien stratégique»⁽³⁰⁵⁾. Ce soutien stratégique inclut le «rôle d'orientation exercé par les pouvoirs publics» et l'«[e]xonération du droit d'accise si la batterie d'alimentation est éligible; les entreprises propriétaires de batteries peuvent bénéficier d'incitations fiscales telles que celles destinées aux entreprises de haute technologie, au transfert de technologie et au développement de technologies»⁽³⁰⁶⁾.
- (748) Le plan d'action pour les batteries de 2017 couvre également les relations entre les pouvoirs publics et les associations professionnelles, comme souligné à la section 4, point 3 du plan, en «jouant pleinement le rôle des associations sectorielles et d'autres organisations, et en échangeant et en coopérant sur [...] des mesures et suggestions politiques, en renforçant la gestion de l'autodiscipline de l'industrie et en promouvant le développement coordonné des batteries électriques et des industries connexes». Le rôle des associations professionnelles dans le système économique chinois sera examiné au considérant 778.
- (749) Avant tout, l'intervention des pouvoirs publics tout au long de la chaîne d'approvisionnement et son objectif de baisse des prix au profit de l'industrie des BEV ressortent clairement de la communication sur l'industrie des batteries, qui envisage une coopération entre les acteurs en amont et en aval «afin de stabiliser les attentes, de clarifier la quantité et le prix, de garantir l'approvisionnement et une coopération gagnant-gagnant»⁽³⁰⁷⁾. La communication sur l'industrie des batteries enjoint également aux services de surveillance des marchés locaux de «renforcer la surveillance et [d']enquêter avec rigueur sur les pratiques d'accaparement, de gonflement des prix, de concurrence déloyale et les autres comportements en amont et en aval de l'industrie des batteries au lithium, ainsi que [de] prendre des mesures strictes à leur sujet, de manière à maintenir l'ordre sur le marché»⁽³⁰⁸⁾.
- (750) Cela illustre une nouvelle fois l'omniprésence des ingérences des pouvoirs publics chinois visant à réduire proactivement les prix de la chaîne d'approvisionnement des batteries afin de favoriser la stabilité du marché dans l'intérêt des producteurs de VEB. Les pouvoirs publics chinois ont donc organisé la fourniture de ces biens à un prix donné en tant que fonction gouvernementale exécutée par des organismes publics.
- (751) De manière encore plus révélatrice, les ingérences des pouvoirs publics dans les prix des matières premières sur le marché intérieur ressortent également des déclarations effectuées par le MITI à la presse. Lors d'une conférence de presse organisée à Pékin en avril 2022 au sujet des hausses de prix des matières premières utilisées dans les voitures électriques, un porte-parole du MITI a affirmé que «nous allons faire pression sur [les prix des matières premières] afin de les ramener le plus vite possible à un niveau raisonnable», que «le ministère aidera à accélérer le développement des ressources locales en Chine» et que «[l]e fonctionnement stable de l'industrie est mis considérablement sous pression, ce qui nécessite un effort collectif de toutes les parties concernées»⁽³⁰⁹⁾. Cette déclaration faisait suite à un colloque organisé en mars 2022 par le MITI et le ministère de l'industrie des matières premières et le premier département de l'industrie des équipements du MITI, ainsi que par le service des prix de la NDRC et l'administration de l'État pour la réglementation du marché, sur les hausses des prix des matériaux des batteries en amont⁽³¹⁰⁾. L'Association chinoise de l'industrie des métaux non ferreux (ci-après l'«ACNF»), l'Association chinoise des constructeurs automobiles (ci-après l'«ACCA») et l'Alliance chinoise pour l'innovation dans l'industrie des batteries automobiles (ci-après l'«ACIIBA») ainsi que d'autres organisations industrielles et des responsables de grandes entreprises en amont et en aval actives dans le développement de ressources en lithium, la production de sel de lithium, les matériaux de cathode, les batteries et d'autres chaînes industrielles ont assisté à cette réunion⁽³¹¹⁾.

⁽³⁰³⁾ Voir section 1, point 2, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽³⁰⁴⁾ Voir section 2, point 2, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽³⁰⁵⁾ Voir section 4, point 1, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽³⁰⁶⁾ Voir section 4, point 1, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽³⁰⁷⁾ Voir point 2 de la communication sur l'industrie des batteries.

⁽³⁰⁸⁾ Ibidem.

⁽³⁰⁹⁾ Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry, State Council of the People's Republic of China, 25 avril 2022. Disponible à l'adresse suivante: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.

⁽³¹⁰⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.

⁽³¹¹⁾ Disponible à l'adresse suivante: <https://m.yicai.com/news/101354043.html>.

- (752) La réduction des coûts est un aspect sur lequel insistent particulièrement les orientations imposées par les pouvoirs publics à l'industrie des batteries lithium-ion, les conditions normalisées de 2021, qui proposent des normes techniques, telles qu'une densité énergétique minimale de 180 Wh/kg pour les assemblages en batterie ⁽³¹²⁾, et proposent également de «*guider les entreprises afin qu'elles réduisent leurs projets de fabrication qui ne font qu'accroître leur capacité de production, renforcer l'innovation technologique, améliorer la qualité des produits et réduire les coûts de production*» ⁽³¹³⁾.
- (753) La Commission a également constaté que certaines des matières premières utilisées dans la production de batteries étaient soumises à des restrictions à l'exportation, telles que des mesures de contrôle des exportations et un non-remboursement de la TVA nationale en cas d'exportation. L'objectif stratégique déclaré de ces mesures est de décourager l'exportation de ces produits et de créer une offre excédentaire sur le marché intérieur, afin que les industries nationales en aval, y compris les producteurs de VEB, puissent bénéficier de prix bas sur le marché intérieur et de quantités suffisantes.
- (754) À cet égard, la Commission a constaté que le LFP, qui est le type de lithium utilisé dans les batteries, ne fait pas l'objet du remboursement de la TVA de 13 % lors de son exportation, ce qui baisse artificiellement le prix intérieur de ces matières premières pour la consommation intérieure.
- (755) Depuis 2006, les pouvoirs publics chinois imposent des restrictions à l'exportation temporaires sur les produits liés au graphite au moyen de la «*décision sur le contrôle temporaire des exportations de produits liés au graphite*» ⁽³¹⁴⁾ (annonce n° 50 [2006]). Cette décision soumet sept types de produits liés au graphite ⁽³¹⁵⁾ à des mesures temporaires de contrôle des exportations. Ces mesures temporaires ont été abrogées par l'annonce relative à l'«*optimisation et [l']ajustement des mesures temporaires de contrôle des exportations d'articles au graphite*» ⁽³¹⁶⁾ (annonce n° 39 [2023]), publiée le 20 octobre 2023 et applicable à compter du 1^{er} décembre 2023. Parallèlement, la politique ajoute deux nouveaux types de produits au graphite à la liste de contrôle des exportations. Le graphite fait également l'objet de restrictions à l'exportation prenant la forme d'un non-remboursement de la TVA nationale de 13 % en cas d'exportation ⁽³¹⁷⁾.
- (756) La Commission a également constaté que certains types de cuivre étaient soumis à un droit à l'exportation de 30 % au titre du *plan d'ajustement des tarifs de 2022* ⁽³¹⁸⁾ et du *plan d'ajustement des tarifs de 2023* ⁽³¹⁹⁾. Une taxe à l'exportation provisoire supplémentaire comprise entre 5 et 15 % est perçue sur la base du code SH applicable.
- (757) Enfin, la Commission a également constaté que la Chine consolidait son industrie des terres rares, également nécessaire à la production de batteries pour VEB, afin de contrôler, notamment, les niveaux de prix et de réaliser ses objectifs stratégiques, économiques et en matière de durabilité. En particulier, en décembre 2021, trois entités publiques ont fusionné afin de créer China Rare Earth Group Co. Ltd, qui couvre environ 62 % de l'approvisionnement total en terres rares lourdes de la Chine ⁽³²⁰⁾. Par conséquent, au niveau national, les pouvoirs publics ont pris d'autres mesures, telles que l'imposition de restrictions à l'exportation, dans le même but, à savoir accroître l'approvisionnement des producteurs nationaux en matières premières bon marché nécessaires à la production, notamment, de VEB.

(c) *Conclusion*

- (758) En conclusion, les orientations, avis et règlements des pouvoirs publics relatifs à l'industrie des VEB démontrent que les pouvoirs publics orientent l'industrie afin d'en assurer le développement et l'amélioration au moyen d'une réduction des coûts et d'un approvisionnement stable en intrants clés. Les pouvoirs publics ont par ailleurs établi un système de contrôle et de surveillance clairs et constants des prix des batteries et de leurs intrants en vue de garantir que l'industrie des VEB puisse s'en procurer à des prix bon marché et en quantités suffisantes.

⁽³¹²⁾ Voir section III, point 1), des conditions normalisées.

⁽³¹³⁾ Voir section I, point 3), des conditions normalisées.

⁽³¹⁴⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfcg/zcfggzqd/202111/432.html>.

⁽³¹⁵⁾ Codes SH: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 et 8545900000.

⁽³¹⁶⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml>.

⁽³¹⁷⁾ Voir codes SH: 38011000 à l'adresse suivante: <https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslxcx2023.html>

⁽³¹⁸⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml>; voir preuve de vérification n° 7.

⁽³¹⁹⁾ Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm; voir preuve de vérification n° 6.

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

(759) Eu égard à tout ce qui précède, il est démontré que les pouvoirs publics chinois ont établi, aux niveaux central et local, un certain nombre de politiques et de mesures ciblant les fournisseurs de batteries et d'intrants en vue de soutenir, en définitive, l'industrie des VEB. Tous ces intrants représentent une part importante du coût de production des VEB. Grâce à ces politiques, les pouvoirs publics chinois fixent des objectifs visant à assurer un approvisionnement stable et considérable en batteries et intrants, à des prix plus bas, au profit des producteurs de VEB, qui bénéficient ainsi de fortes réductions de leurs coûts, ce qui leur permet de vendre des VEB meilleur marché, y compris sur le marché de l'Union. Les preuves du soutien financier accordé aux producteurs de batteries ont été examinées aux considérants 739 à 743.

(1) *Liens entre les fournisseurs d'intrants et les pouvoirs publics chinois*

(760) Après avoir analysé le cadre juridique et économique dans lequel opèrent les fournisseurs d'intrants, fortement dicté par les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois visant à développer l'industrie des VEB par l'intermédiaire des fournisseurs d'intrants, la Commission a également analysé les caractéristiques du marché intérieur chinois du LFP, les preuves attestant la présence/participation de l'État dans les entreprises fournissant des intrants ainsi que les autres indices indiquant que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle significatif sur ces entités (y compris leur organisation, leurs chaînes de pouvoirs décisionnels et leurs liens généraux avec les pouvoirs publics chinois).

(761) La Commission a demandé des informations sur la *structure du marché intérieur des batteries*. Comme expliqué à la section 3.3.1.2, les pouvoirs publics chinois n'ont pas coopéré en ce qui concerne les fournisseurs d'intrants opérant sur le marché intérieur chinois, y compris les fournisseurs de batteries pour VEB, et n'ont fourni aucune clarification ou information essentielle sur le marché intérieur des batteries. Par conséquent, la Commission a dû fonder ses conclusions sur les données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base.

(762) À cet égard, la Commission s'est fondée sur quatre ensembles d'informations, à savoir les informations présentées dans le rapport de Rhodium Group ⁽³²¹⁾, l'équilibre géographique du marché des cellules de batteries présenté par Benchmark Mineral Intelligence (ci-après «BMI») ⁽³²²⁾, un rapport élaboré par l'Alliance chinoise pour l'innovation dans l'industrie des batteries automobiles ⁽³²³⁾ et les informations fournies par les groupes de l'échantillon qui achetaient des batteries.

(763) Les informations présentées dans le rapport de Rhodium Group montrent qu'«[à] l'exception de LG Energy Solution, le marché chinois des batteries pour véhicules électriques est dominé par des acteurs nationaux» ⁽³²⁴⁾. Plus spécifiquement, ce rapport indique que les fabricants de batteries détenus par la Chine détenaient une part de marché de plus de 88 % sur le marché intérieur chinois en 2021, en ne laissant qu'une part de marché de 4 % aux fabricants de batteries étrangers. En ce qui concerne les 8 % restants, aucune indication n'a été donnée quant au pays d'origine. Toutefois, compte tenu de la faible proportion de grands fournisseurs de batteries étrangers sur le marché chinois et en l'absence de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, la Commission a déduit que les autres producteurs étaient probablement aussi détenus par la Chine. Le même rapport indiquait également que CATL détenait une part de marché de plus de 52 % sur le marché chinois en 2020. En l'absence d'informations établissant le contraire, la Commission a conclu que ces conclusions étaient également valables pendant la période d'enquête.

(764) La Commission a également établi que les dix producteurs de batteries recensés qui sont présentés dans le rapport de Rhodium Group étaient membres de l'AIBC (ou de son conseil exécutif) ou membres de l'AICSE et/ou partiellement détenus par l'État. Si les membres de l'AIBC et de l'AICSE représentaient plus de 86 % de la part de marché, les membres qui, à un moment ou l'autre, y ont occupé un poste de vice-président ou y ont siégé au conseil exécutif détenaient plus de 62 % de la part de marché en 2021. Le rapport a en outre mentionné l'existence d'une série de politiques visant à favoriser les fournisseurs de batteries chinois ⁽³²⁵⁾.

⁽³²¹⁾ Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, décembre 2022 (ci-après le «rapport de Rhodium Group»), p. 42.

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

⁽³²³⁾ Voir le rapport de l'Alliance chinoise pour l'innovation dans l'industrie des batteries automobiles publié le 11 janvier 2024, abordé à l'adresse suivante: <https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82.>

⁽³²⁴⁾ Rapport de Rhodium Group, p. 41.

⁽³²⁵⁾ Rapport de Rhodium Group, p. 58.

- (765) L'équilibre géographique du marché des cellules de batteries présenté par BMI ⁽³²⁶⁾ montre que l'offre chinoise de batteries représentait plus de 170 % de la demande locale en 2022 et 2023, ce qui tend ici encore à indiquer une claire domination des producteurs de batteries chinois sur leur marché local.
- (766) En outre, d'après le rapport de l'Alliance chinoise pour l'innovation dans l'industrie des batteries automobiles, les producteurs de batteries chinois détenaient environ 97 % de la part de marché des capacités installées en 2023 ⁽³²⁷⁾. Les membres chinois de l'AIBC produisant des batteries représentaient au moins 66 % de la part de marché, tandis que BYD, le deuxième plus grand producteur, qui représentait 27 % des capacités installées de la Chine en 2023, fait partie de l'AICSE. Une société, China Aviation Lithium Battery (CALB), était à la fois membre du conseil exécutif de l'AIBC et une entreprise publique. CATL représentait à lui seul plus de 40 % des capacités installées totales de la Chine en 2023 et est membre du conseil exécutif de l'AIBC.
- (767) La Commission a également observé que l'AIBC et l'AICSE ne publiaient pas la liste complète de leurs membres en ligne. La Commission a pu prendre connaissance de la participation des sociétés à l'AIBC, à l'AICSE et à d'autres associations industrielles en consultant leurs rapports annuels et d'autres informations disponibles en ligne, telles que la liste des membres de leurs organes exécutifs. En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois ainsi que de données publiques officielles comprenant la liste complète des membres de l'AIBC et de l'AICSE, la Commission a déduit que davantage de fournisseurs de batteries pourraient être membres de ces associations.
- (768) En définitive, bien qu'elle n'ait pu tirer aucune conclusion au sujet de la valeur des achats de batteries effectués par le groupe SAIC, du fait de son défaut de coopération, la Commission a établi que les fournisseurs de batteries déclarés par le groupe SAIC étaient tous établis en RPC. En ce qui concerne le groupe Geely, au moins 65 % de ses achats étaient réalisés auprès de sociétés qui étaient soit membres de l'AIBC, soit membres de l'AICSE, soit en partie détenues par l'État. En ce qui concerne le groupe SAIC, bien qu'aucune information sur la valeur ou le volume de ses achats n'ait pu être vérifiée, les informations figurant dans le dossier montrent que ses quatre principaux fournisseurs de batteries étaient en partie détenus, directement ou indirectement, par l'État, membres de l'AIBC ou étroitement liés à celle-ci par l'intermédiaire de l'un des actionnaires des fournisseurs (CATL).
- (769) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que le marché intérieur chinois était desservi presque exclusivement par des fournisseurs de batteries nationaux. Ces fournisseurs sont, dans leur grande majorité, membres d'associations telles que l'AIBC et l'AICSE et/ou détenus par l'État.
- (770) La Commission a en outre examiné les liens entre les pouvoirs publics chinois et les fournisseurs de batteries afin de déterminer si l'État exerçait un contrôle significatif sur les entités en cause et leur comportement sur le marché. Le rôle joué par les associations est essentiel pour démontrer la manière dont les pouvoirs publics chinois, par le biais de ces associations, assurent la poursuite de leurs objectifs stratégiques visant à développer l'industrie des VEB.
- (771) En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois concernant le nombre de fournisseurs nationaux de batteries pour VEB, ainsi que d'autres informations sur les indices formels de la participation des pouvoirs publics dans ces fournisseurs et du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur ces derniers, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base. À cette fin, elle a analysé la situation des fournisseurs de batteries des deux groupes non intégrés retenus dans l'échantillon (groupes Geely et SAIC). Comme indiqué plus haut, les pouvoirs publics chinois n'ont pas transmis les informations demandées concernant la participation dans les fournisseurs de batteries et/ou les associations de producteurs de batteries et le contrôle exercé sur ces fournisseurs et associations. En outre, les fournisseurs de batteries indépendants des groupes Geely et SAIC n'ont pas communiqué de réponse au questionnaire ni d'informations sur la participation et le contrôle des pouvoirs publics chinois. La Commission a donc dû rechercher ces informations dans le domaine public. Lorsqu'il lui a été impossible de trouver des informations dans le domaine public, elle a dû tirer des déductions sur la base de l'article 28 du règlement de base.

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

⁽³²⁷⁾ Voir note de bas de page 323, tableau 4.

- (772) En ce qui concerne le groupe SAIC, si aucune information relative à la valeur ou au volume des achats n'a pu être vérifiée, les informations figurant dans le dossier montraient tout de même que ses quatre principaux fournisseurs de batteries, qui représentaient une part importante de ses achats de batteries, étaient en partie détenus, directement ou indirectement, par l'État. Pour ce qui est du groupe Geely, il a été constaté que trois de ses 14 fournisseurs de batteries étaient en partie détenus par l'État. Il a également été constaté qu'une grande partie des fournisseurs de batteries des groupes SAIC et Geely faisaient partie d'associations industrielles. La Commission a également établi que, sur les dix principaux producteurs de batteries recensés et présentés dans le rapport de Rhodium Group ⁽³²⁸⁾ et actifs sur le marché intérieur chinois en 2020, au moins sept étaient en partie détenus par l'État.
- (773) Comme déjà mentionné au considérant 763, les fournisseurs de batteries qui se sont avérés être membres de l'AIBC ou de l'AICSE représentaient plus de 86 % de la part de marché en Chine en 2020. CALB était à la fois membre du conseil exécutif de l'AIBC et une entreprise publique (considérant 765). CATL, un opérateur majeur sur le marché chinois qui représentait 52 % du marché intérieur chinois total en 2020, est un fournisseur direct et indirect (par l'intermédiaire d'entreprises communes) des groupes Geely et SAIC et un membre du conseil exécutif de l'AIBC.
- (774) En l'absence de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, la Commission a dû se fonder sur des informations accessibles au public pour déterminer lesquels de ces fournisseurs étaient membres d'associations. La Commission a observé que l'AIBC et l'AICSE ne publiaient pas la liste complète de leurs membres en ligne. La Commission a toutefois pu prendre connaissance de la participation des sociétés à l'AIBC, à l'AICSE et à d'autres associations industrielles en consultant leurs rapports annuels et d'autres informations disponibles en ligne, telles que la liste des membres de leurs organes exécutifs. En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois ainsi que de données publiques officielles comprenant la liste complète des membres de l'AIBC et de l'AICSE, la Commission a déduit qu'il était probable que davantage de fournisseurs soient membres de ces associations.
- (775) En outre, l'AIBC ne publie pas la liste complète de ses membres, mais uniquement celle des membres faisant partie du conseil exécutif et des «nouveaux membres», c'est-à-dire des membres qui ont rejoint l'AIBC à partir de mars 2017, l'association ayant été créée en 1988. Selon les informations disponibles en ligne, l'AIBC compte plus de 500 groupes membres ⁽³²⁹⁾. La Commission a recherché des informations sur les membres figurant sur la liste incomplète disponible en ligne et a constaté que certaines entreprises publiques y figuraient, non pas uniquement des fournisseurs de matières premières et fabricants de batteries, mais aussi des fonds d'investissement et des instituts de recherche détenus par l'État. La Commission en a donc déduit que les pouvoirs publics chinois pouvaient exercer un contrôle direct sur des entités couvrant un large éventail d'acteurs essentiels participant non seulement aux industries des batteries et du lithium nécessaire à celles-ci, mais aussi au secteur des VEB dans son ensemble. Le fait que plusieurs acteurs actifs à tous les stades de la chaîne d'approvisionnement des VEB fassent partie de l'AIBC ne fait que démontrer une nouvelle fois que les pouvoirs publics chinois ont construit un cadre couvrant tous les stades de cette chaîne.
- (776) La Commission a analysé les statuts de l'AIBC et de l'AICSE afin d'évaluer le niveau de contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les associations et leurs membres. À cette fin, elle a dû se fonder entièrement sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base, en raison du refus des pouvoirs publics chinois de fournir des informations sur les caractéristiques de leur marché et sur les associations au sujet desquelles la Commission avait demandé des informations, y compris l'AIBC et l'AICSE (considérant 279).
- (777) Dans leurs observations sur l'application de l'article 28, comme indiqué au considérant 282, les pouvoirs publics chinois ont nié exercer le moindre contrôle sur l'AIBC et avoir un lien formel avec cette association. L'enquête a toutefois révélé que la déclaration des pouvoirs publics chinois selon laquelle ils n'exerçaient aucun contrôle sur l'AIBC et celle-ci n'avait aucun lien formel avec eux était factuellement inexacte. Au contraire, la Commission a constaté que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle sur l'AIBC, ainsi que sur l'AICSE.

⁽³²⁸⁾ Rapport de Rhodium Group, p. 58.

⁽³²⁹⁾ Voir <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) Premièrement, la CBIA est une association sectorielle gérée directement par le Conseil des affaires de l'État. Le Conseil des affaires d'État est l'organe exécutif du Congrès national du peuple et l'organe le plus élevé du pouvoir de l'État en Chine. Il est composé d'un nombre limité de personnes, dont les premiers, les vice-présidents et le secrétaire général. L'article 3 des statuts de la CBIA ⁽³³⁰⁾ dispose également que l'association «adhère à la direction générale du Parti communiste chinois et [...] crée des organisations du Parti communiste chinois pour mener les activités du parti et fournir les conditions nécessaires aux activités des organisations du parti». Ainsi, la CBIA n'est pas une association indépendante établie par des acteurs du marché et agissant conformément aux principes de l'économie de marché libre, mais une entité guidée par les pouvoirs publics chinois et gérée par elle par l'intermédiaire du Conseil des affaires de l'État et donc chargée d'atteindre les objectifs de politique publique fixés par les pouvoirs publics chinois.
- (779) Dans leurs statuts, bon nombre d'associations industrielles chinoises définissent leur rôle comme étant celui d'un intermédiaire entre les pouvoirs publics et leurs membres. Les mesures pour une surveillance globale des associations industrielles et des chambres de commerce publiées par la NDRC, le ministère des affaires civiles et huit autres ministères en 2016 appelaient à la création d'organisations du Parti dans les associations industrielles et les chambres de commerce et à l'inscription d'exigences de consolidation du Parti ⁽³³¹⁾ dans les statuts des associations industrielles. Bien que la NDRC ait lancé, en 2019, une initiative dont la mission déclarée était d'assurer la séparation institutionnelle entre les associations industrielles et chambres de commerce et les pouvoirs publics, les avis de la NDRC ⁽³³²⁾ publiés dans ce cadre prévoyaient formellement une séparation des institutions, des fonctions, des actifs financiers, etc., et faisaient en sorte non seulement que les associations industrielles continuent à dépendre financièrement des autorités publiques, mais aussi que le PCC continue à exercer un contrôle total sur elles: *«Les organes de consolidation du Parti des organisations sociales de tous niveaux [...] renforcent les orientations concrètes, promeuvent résolument la consolidation du Parti au sein des associations industrielles et chambres du commerce découplées, [...] renforcent de manière exhaustive le leadership du parti sur les associations industrielles et les chambres de commerce et veillent à ce que le processus de découplage n'interrompe pas les travaux du Parti et n'affaiblisse pas le rôle des organisations du Parti. [...] Les organes de consolidation du Parti des organisations sociales de tous niveaux exhortent les associations industrielles et les chambres de commerce à introduire dans leurs statuts l'obligation de mener des travaux de consolidation du Parti, afin de compléter les mécanismes de travail assurant la participation d'organisations du Parti aux processus décisionnels relatifs à des questions essentielles et de normaliser la gestion»* ⁽³³³⁾. Ces avis ont également fait en sorte que les associations industrielles dépendent financièrement des pouvoirs publics et que le PCC exerce un contrôle total sur elles ⁽³³⁴⁾.
- (780) Deuxièmement, le pouvoir exécutif de l'AIBC est exercé par le conseil d'administration, qui est élu par l'assemblée générale composée de tous les membres de l'association, parmi lesquels figurent les sociétés membres (article 21 des statuts). Les pouvoirs publics chinois sont aussi pleinement associés à la sélection des candidats au conseil d'administration. Selon l'article 22 des statuts de l'AIBC, le comité chargé de sélectionner les candidats inclut des «représentants du conseil des autorités de surveillance» et des «représentants de l'organisation du Parti». Lorsque le conseil d'administration est dans l'impossibilité de se réunir, les membres du comité sont directement sélectionnés par l'agence responsable de la consolidation du Parti. Les organes de consolidation du Parti se chargent de toutes les activités liés à la diffusion de l'idéologie du Parti. Selon les «avis sur la mise en œuvre de la réforme relative au découplage complet entre les associations industrielles et chambres du commerce et les organes administratifs» (ci-après les «avis sur les associations industrielles»), les organes de consolidation du Parti des organisations sociales «renforcent de manière exhaustive le leadership du parti sur les associations industrielles et les chambres de commerce et veillent à ce que le processus de découplage n'interrompe pas les travaux du Parti et n'affaiblisse pas le rôle des organisations du Parti. [...] Les organes de consolidation du Parti des organisations sociales de tous niveaux exhortent les associations industrielles et les chambres de commerce à introduire dans leurs statuts l'obligation de mener des travaux de consolidation du Parti, afin de compléter les mécanismes de travail assurant la participation d'organisations du Parti aux processus décisionnels relatifs à des questions essentielles et de normaliser la gestion» ⁽³³⁵⁾. La réunion générale des membres destinée à élire et à congédier

⁽³³⁰⁾ Statuts de l'Association de l'industrie des batteries en Chine (ci-après les «statuts de l'AIBC»), disponibles à l'adresse suivante: <http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html>.

⁽³³¹⁾ Les travaux de consolidation du Parti peuvent prendre des formes très diverses et ont pour but ultime d'étendre l'influence du Parti dans les entreprises, les associations, les administrations, etc. Une définition officielle de «consolidation du Parti» est disponible (en chinois) ici: <http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html> («Le contenu des travaux de consolidation du parti sont relativement riches et comprennent une série de tâches telles que le développement politique, le développement idéologique, le développement organisationnel, le développement stylistique, le développement disciplinaire, la lutte anticorruption et le développement du système»).

⁽³³²⁾ Avis sur la mise en œuvre de la réforme relative au découplage complet entre les associations industrielles et chambres du commerce et les organes administratifs, NDRC, ministère des affaires civiles e.a., 14 juin 2019: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

⁽³³³⁾ Section 4 des avis de la NDRC.

⁽³³⁴⁾ Voir le rapport sur la Chine, section 2.3.3, p. 24 et 25; et le paragraphe 3, point 2), des avis de la NDRC, selon lesquels les organes administratifs sont encouragés à acheter des services auprès d'associations sectorielles qualifiées.

⁽³³⁵⁾ Voir section 2.3.3 du rapport sur la Chine, p. 25 et 26, ainsi que section 4 des avis de la NDRC.

les directeurs doit également être convoquée avec l'approbation de l'agence responsable de la consolidation du Parti. L'influence du gouvernement sur les activités quotidiennes de l'association est également soulignée à l'article 36 des statuts, qui impose que les responsables de l'association «[a]dhèrent à la direction du Parti communiste chinois, soutiennent le socialisme chinois, appliquent de manière résolue la ligne, les principes et les politiques du Parti et possèdent de bonnes compétences politiques». Les responsables de l'association incluent le président, 23 vice-présidents et un secrétaire général. Plusieurs entreprises publiques sont également nommées en tant que vice-présidentes. Eu égard à ce qui précède, non seulement l'AIBC est gérée par le Conseil des affaires d'État, mais les pouvoirs publics chinois continuent également à contrôler son administration ainsi que les principales personnes chargées de ses travaux.

- (781) En outre, l'article 46, paragraphe 5, de ses statuts dispose que le conseil des autorités de surveillance doit signaler les problèmes rencontrés lors des travaux de l'association aux agences responsables de la consolidation du Parti et aux services chargés de la gestion de l'industrie. Il est rappelé que, dans l'affaire DS379, dans le cadre des banques commerciales d'État chinoises, les informations pertinentes aux fins de déterminer si une entité constituait un organisme public incluaient également les preuves démontrant que l'État avait nommé les directeurs généraux et que le PCC continuait dès lors d'exercer une influence significative sur ce choix, comme exposé au considérant 415.
- (782) Les liens entre l'AIBC et les pouvoirs publics chinois sont également confirmés dans des rapports de la NDRC ⁽³³⁶⁾ et des articles de presse en ligne. Dans un rapport consacré au 8^e Congrès des membres de l'AIBC qui s'est tenu à Pékin en 2020, Zhang Chonghe, président du Conseil national chinois des industries légères (ci-après le «CNCIL»), dont l'AIBC fait partie et duquel elle reçoit des orientations ⁽³³⁷⁾, a souligné que l'AIBC avait été un «assistant efficace du gouvernement» ⁽³³⁸⁾, en proposant des modifications de plusieurs politiques industrielles et en transmettant les exigences des entreprises aux pouvoirs publics, parmi d'autres réalisations. À l'instar de l'AIBC, le CNCIL est placé sous la direction de la SASAC du Conseil des affaires d'État et son champ d'activité inclut la participation à la formulation des plans et politiques industriels, la création de pôles et de régions industriels axés sur les industries légères, la «normalis[ation] des comportements de l'industrie» et la «réalis[ation] d'autres tâches que lui confient les pouvoirs publics et les ministères compétents» ⁽³³⁹⁾. De fait, selon l'association elle-même, elle s'est toujours engagée à «servir l'État» (caractères gras ajoutés) ⁽³⁴⁰⁾.
- (783) Les mêmes dispositions s'appliquent à l'AICSE. Comme dans le cas de l'AIBC (voir considérant 779), le pouvoir exécutif est exercé par le conseil d'administration (article 21). Les pouvoirs publics chinois sont pleinement associés à la sélection des candidats au conseil d'administration. Selon l'article 22 des statuts de l'AICSE, le comité chargé de sélectionner les candidats inclut des «représentants du conseil d'administration, des représentants du conseil des autorités de surveillance» et des «représentants de l'organisation du Parti». Lorsque le conseil d'administration est dans l'impossibilité de se réunir, les membres du comité sont directement sélectionnés par l'agence responsable de la consolidation du Parti. Dès lors, non seulement l'AIBC est gérée par le Conseil des affaires d'État, mais les pouvoirs publics chinois continuent également à contrôler son administration ainsi que les principales personnes chargées de ses travaux. L'article 46, paragraphe 5, de ses statuts dispose également que le conseil des autorités de surveillance doit signaler les problèmes rencontrés lors des travaux de l'association aux agences responsables du développement du Parti et aux services chargés de la gestion de l'industrie.

⁽³³⁶⁾ Voir https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. En particulier, Xia Nong, l'inspecteur de premier niveau du département industriel de la Commission nationale pour le développement et les réformes, a exprimé l'espoir que l'AIBC «continue d'agir efficacement en tant que lien et relais, dans le contexte du nouveau schéma de développement fondé sur une "double circulation"[...]».

⁽³³⁷⁾ La liste des associations membres du CNCIL est disponible à l'adresse suivante: <http://www.cnlic.org.cn/footer/footer-dgxxh.html>

⁽³³⁸⁾ «Adhérer à la consolidation du Parti afin de guider les travaux de l'Association et promouvoir la transformation et la modernisation de l'industrie des batteries ainsi que le développement vert», Sohu, 31 octobre 2020. Disponible (en chinois) à l'adresse suivante: https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

⁽³³⁹⁾ Les statuts du CNCIL sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.cnlic.org.cn/footer/footer-zc.html>

⁽³⁴⁰⁾ «Meng Xiangfeng, assistant du président de CATL et sa délégation en visite à l'Association pour y avoir des échanges», AIBC, 15 février 2023. Disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html>.

- (784) L'article 21 des statuts de l'AICSE dispose que les directeurs de l'association «[a]dhèrent à la direction du Parti communiste chinois, soutiennent le socialisme chinois, appliquent de manière résolue la ligne, les principes et les politiques du Parti et possèdent de bonnes compétences politiques». Comme c'est le cas pour l'AIBC, lorsque le conseil d'administration est dans l'impossibilité de se réunir, les membres du comité sont directement sélectionnés par l'organe dirigeant la consolidation du Parti. Non seulement l'AICSE est gérée par le Conseil des affaires d'État, mais les pouvoirs publics chinois continuent également à contrôler son administration ainsi que les principales personnes chargées de ses travaux.
- (785) Comme démontré au considérant 779 ci-dessus, les pouvoirs publics chinois ont créé un système permettant de veiller à ce que tous les organes de gestion et d'administration de l'AIBC, tels que le conseil d'administration, le président, le vice-président et le secrétaire général, soient sélectionnés de manière à faire progresser les objectifs stratégiques du PCC et des pouvoirs publics chinois. Comme déjà exposé en détail aux considérants 197 à 203 ainsi qu'aux considérants 704 et 705, le cadre juridique et économique dans lequel évoluent les fournisseurs d'intrants pour VEB en RPC se caractérise par un contrôle strict et étendu des pouvoirs publics. On trouve notamment des preuves de ce contrôle étendu à l'article 11 de la Constitution, selon lequel les pouvoirs publics exercent aussi expressément une surveillance et un contrôle sur les secteurs non publics de l'économie (voir, notamment, considérant 199).
- (786) En outre, la Commission a également établi la présence et l'influence généralisée des membres et des organisations du PCC au sein de nombreuses entreprises fournissant des batteries. La loi sur les sociétés ⁽³⁴¹⁾ prévoit la création, non seulement dans les entreprises publiques mais aussi dans les entreprises privées, d'*une organisation du Parti communiste [afin d']accomplir des activités du Parti conformément à la Constitution du Parti communiste chinois. Les entreprises fournissent les conditions nécessaires aux activités des organisations du Parti*. En outre, les avis du Comité central du PCC et du Conseil des affaires d'État de 2017 sur la création d'un environnement sain pour le développement des entrepreneurs, la promotion de l'entrepreneuriat et la liberté des entrepreneurs de jouer pleinement leur rôle ⁽³⁴²⁾ ne laissent aucun doute quant au rôle des organisations du PCC dans les entreprises: *«Éduquer et orienter les entrepreneurs privés de manière à ce qu'ils soutiennent la direction du Parti et les travaux de consolidation du Parti des entreprises. Établir et améliorer le mécanisme de travail de consolidation du Parti des entreprises non publiques, étudier activement différents moyens de mener des travaux de consolidation du Parti et œuvrer en vue d'élargir la couverture de l'organisation et des travaux du Parti dans les entreprises non publiques. Donner toute sa mesure au rôle central politique que jouent les organisations du Parti auprès de la main-d'œuvre et des travailleurs et au rôle prépondérant et politique qu'elles jouent dans le développement des entreprises.»* De fait, les membres du PCC de CATL considèrent que leurs *«travaux de consolidation du Parti visent également à développer l'entreprise»* ⁽³⁴³⁾.
- (787) L'existence d'un contrôle exercé par le PCC non seulement sur les entreprises publiques, mais aussi sur les entités privées est également confirmée par les dispositions des *«lignes directrices sur la gouvernance des entreprises cotées en bourse»* adoptées par la CSRC en 2018 ⁽³⁴⁴⁾, dont l'article 5 exige que *«dans les entreprises cotées en bourse, conformément aux dispositions de la loi sur les sociétés, des organisations du Parti communiste chinois soient créées afin d'accomplir des activités du Parti. Les entreprises cotées en bourse fournissent les conditions nécessaires aux activités des organisations du Parti. Les entreprises cotées en bourse contrôlées par l'État, conformément à la loi sur les sociétés et aux règlements applicables, et à la lumière de la structure des capitaux propres, des opérations commerciales et des autres conditions effectives de fonctionnement de l'entreprise, intègrent les exigences pertinentes relatives aux travaux de consolidation du Parti à leurs statuts»*. Cette disposition confirme que le PCC exerce une influence sur tous les types d'entreprises en Chine et qu'il peut utiliser les unités de travaux de consolidation du Parti à l'intérieur des entreprises pour exercer son influence. En outre, certains des principaux fabricants de batteries en Chine (CATL, BYD et Gotion) sont cotés à la Bourse de Shenzhen et sont tenus de respecter les lignes directrices de la CSRC. Cela est confirmé par l'article 12 des statuts de CATL, qui dispose que les entreprises *«créent une organisation du Parti communiste et accomplissent des activités du Parti conformément aux dispositions de la Constitution du Parti communiste chinois. Les entreprises fournissent les conditions nécessaires aux activités des organisations du Parti»* ⁽³⁴⁵⁾.

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

⁽³⁴²⁾ http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm

⁽³⁴³⁾ Voir communiqué de presse: https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.

⁽³⁴⁴⁾ Voir https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.

⁽³⁴⁵⁾ Voir les statuts de CATL de mai 2022, disponibles sur le site web de CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

- (788) En outre, Zeng Yuqun, président et directeur général de CATL, est également vice-président de la Fédération nationale de l'industrie et du commerce de Chine (FNICC) depuis décembre 2022 ⁽³⁴⁶⁾. La FNICC est une chambre de commerce dirigée par le PCC «avec comme acteurs principaux des entreprises privées et des acteurs économiques privés» ⁽³⁴⁷⁾. Selon ses statuts, la FNICC a pour mission de «renforcer et améliorer les travaux idéologiques et politiques des acteurs économiques privés» et d'«encourager les acteurs économiques privés à associer consciemment leur développement individuel au développement national» (article 1^{er} et article 1^{er}, paragraphe 2). Selon l'article 2 des statuts de la FNICC, l'association est également chargée de mener des enquêtes et des études sur la mise en œuvre des politiques du PCC. Le principe directeur de l'association est également d'aider le gouvernement à gérer et à servir l'économie privée (article 3).
- (789) Sur la base, notamment, a) du niveau de contrôle exercé par les pouvoirs publics chinois sur les associations industrielles chinoises analysées dans la présente section (à savoir l'AIBC et l'AICSE); b) du constat selon lequel la plupart des producteurs nationaux de batteries chinois faisaient partie de ces associations; et c) du fait que CATL, le plus grand producteur de batteries en Chine, a également été nommé vice-président de l'AIBC ⁽³⁴⁸⁾ et de l'AICSE, une chambre de commerce dirigée par le PCC dans l'intention explicite d'encourager les entreprises privées à mettre en œuvre les politiques du PCC, la Commission a conclu que le marché des batteries était dominé par plusieurs sociétés gérées et contrôlées par l'État du fait de leur participation à l'AIBC et à l'AICSE. Compte tenu de leur présence dans la gestion des associations ainsi que dans l'orientation de leurs décisions commerciales, les pouvoirs publics chinois exercent un contrôle significatif sur les fournisseurs de batteries par le biais de leur participation à l'AIBC et à l'AICSE.

(2) *Caractéristiques et fonctions essentielles des fournisseurs de batteries*

- (790) Le fait que les fournisseurs d'intrants s'organisent entre eux par l'intermédiaire d'associations et les liens qu'ils entretiennent avec les pouvoirs publics chinois démontrent la manière dont ces fournisseurs sont investis d'un pouvoir gouvernemental dans l'exercice de fonctions publiques. Au lieu d'agir en tant qu'opérateurs du marché libre, les fournisseurs d'intrants exécutent la fonction gouvernementale qui leur a été attribuée, à savoir développer l'industrie des VEB. Ils exécutent cette fonction, avec le soutien direct des pouvoirs publics chinois, en fournissant des intrants essentiels aux producteurs de VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
- (791) Comme déjà exposé à la section 3.1, la Commission a découvert des éléments prouvant que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle total sur l'AIBC et l'AICSE ainsi que sur leurs membres. La Commission a donc concentré son enquête sur les fonctions exercées par l'AIBC, l'AICSE et leurs membres, qui peuvent être qualifiées de gouvernementales.
- (792) L'AIBC participe pleinement à l'élaboration des politiques industrielles en soumettant des avis et des propositions aux pouvoirs publics, ainsi qu'à la mise en œuvre du cadre législatif et réglementaire du secteur des batteries. Le chapitre II, article 6, paragraphes 1 et 10, des statuts de l'AIBC dispose expressément que le champ d'activité de l'Association est de «[p]articiper à la formulation et à l'organisation de la mise en œuvre du plan de développement de l'industrie des batteries [...] et [de p]romouvoir la mise en œuvre des plans et des politiques connexes élaborées par les pouvoirs publics» ainsi que d'«[e]ntreprendre d'autres tâches que le gouvernement et les services compétents lui confient ou l'autorisent à réaliser». À cet égard, la Commission rappelle que la mise en œuvre des plans n'est pas un simple cadre fourni à titre indicatif, mais est imposée par la loi, y compris par la Constitution de la RPC ⁽³⁴⁹⁾.
- (793) La Commission a trouvé des preuves en ce sens sur le site web de l'AIBC ⁽³⁵⁰⁾. Celle-ci a participé, avec des représentants du MITI et des entreprises majeures telles que CATL et Sunwoda (un autre plus petit producteur de batteries chinois), à une réunion de discussion visant à formuler le «14^e plan quinquennal pour le développement de l'industrie des batteries» ⁽³⁵¹⁾ et propose des révisions des politiques industrielles et des politiques relatives aux

⁽³⁴⁶⁾ Zeng Yuqun, président de CATL, élu comme nouveau vice-président de la Fédération nationale de l'industrie et du commerce de Chine, The Paper, 13 décembre 2022. Disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html>.

⁽³⁴⁷⁾ Voir les statuts de la FNICC, disponibles à l'adresse suivante: <https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/>.

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

⁽³⁴⁹⁾ Rapport sur la Chine, chapitre 4.3.1, p. 93, et articles 62, 67 et 89 de la Constitution de la République populaire de Chine, disponible (en anglais) à l'adresse suivante: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

⁽³⁵⁰⁾ Voir «L'Association de l'industrie des batteries en Chine organise une réunion de discussion sur la formulation du «14^e plan quinquennal pour le développement de l'industrie des batteries», Association de l'industrie des batteries en Chine, 23 août 2021. Disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html>.

⁽³⁵¹⁾ Finalisé ultérieurement sous le titre «14^e plan quinquennal pour le développement du stockage des nouvelles énergies». Disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf>.

marchés de consommation intérieur et étrangers et au développement vert, entre autres. Selon les informations qui ont été communiquées sur le site web de l'AIBC, le groupe de travail et le MITI ont collaboré étroitement à la préparation du plan, «afin qu'il puisse devenir un document d'orientation capable de guider l'industrie et de servir le gouvernement et les entreprises».

- (794) Il a également été constaté que l'AIBC était investie du pouvoir extraordinaire de «renforcer la discipline au sein de l'industrie» et de réguler les activités de l'Association, de l'industrie et de ses membres, ainsi que de coordonner les relations entre membres ⁽³⁵²⁾. Renforcer l'autodiscipline de l'industrie et réguler les comportements sur le marché comptent parmi les instructions spécifiques figurant dans plusieurs plans nationaux, comme indiqué aux considérants 747 et 748. L'article 11 des statuts de l'AIBC dispose que les membres doivent respecter ses règles et mettre en œuvre ses résolutions.
- (795) En plus des preuves constatées dans les statuts de l'AIBC, la présentation de l'AIBC figurant sur son site web indique que sa finalité est de «tenir compte des exigences des entreprises et industries, de réguler le comportement des entreprises et des industries, [de] garantir les droits et intérêts légitimes de ses membres, [de] mettre en œuvre les politiques et législations nationales, [de] promouvoir l'amélioration continue de l'économie, de la technologie et de la gestion de l'industrie entière et d'encourager le développement de l'industrie dans son ensemble, [...] [de] faciliter l'accès de l'industrie au marché [...] et [de] coordonner les questions relatives à la production, aux ventes et aux exportations des entreprises» ⁽³⁵³⁾. Selon le manifeste de l'AIBC ⁽³⁵⁴⁾, la mission de celle-ci est de «[s]ervir sans réserve les besoins des membres, du développement de l'industrie et de la gestion gouvernementale» et son objectif est de «[c]réer une association de premier ordre qui mène le développement de l'industrie mondiale des batteries». Selon l'article 2 de ses statuts, elle a également pour mission de servir de relais entre les pouvoirs publics et ses membres. Conformément à l'article 10, paragraphe 2, des statuts de l'AIBC, les membres supervisent également les travaux de l'Association.
- (796) L'AICSE est une autre association composée d'entreprises et d'établissements liés à l'industrie des batteries. Cette association a pour but non seulement de servir ses membres, mais aussi de les aider à s'étendre sur les marchés intérieurs et étrangers et de promouvoir le progrès technologique global et le développement industriel de l'industrie. À l'instar de l'AIBC, l'article 3 des statuts de l'AICSE ⁽³⁵⁵⁾ dispose que l'association adhère à la direction du Parti communiste chinois, respecte les politiques nationales et accomplit des activités du Parti. La CIAPS est également chargée de formuler des recommandations à l'intention des services gouvernementaux sur la formulation des politiques et réglementations de l'industrie des batteries (article 6, paragraphe 1), et d'agir comme un lien entre les pouvoirs publics en transmettant les demandes des membres au gouvernement et, à son tour, en aidant les membres dans la mise en œuvre des politiques gouvernementales (article 6, paragraphe 1), d'organiser l'élaboration de règles et de règlements sectoriels, «d'aider le gouvernement à réglementer le comportement du marché, d'élargir les marchés pour les membres, de créer les conditions nécessaires à l'établissement d'un environnement extérieur de concurrence loyale et ordonnée» et de préserver les intérêts tant de ses membres que de l'industrie (article 6, paragraphe 3). Enfin, l'article 6, paragraphe 14, prévoit que l'association «entreprend [ait] des tâches confiées par les services gouvernementaux et [...] d'autres activités qui sont bénéfiques pour l'industrie». Les membres participant à la CIAPS ont également le pouvoir de superviser les travaux de l'association (article 10).
- (797) En outre, les statuts de l'AICSE imposent aux membres de l'association l'obligation, énoncée à l'article 11, de «respecter la charte et les différents règlements de l'association et mettre en œuvre ses résolutions».
- (798) Partant, non seulement l'AICSE exerce des fonctions consultatives pour les pouvoirs publics et joue le rôle de facilitateur entre les pouvoirs publics chinois et ses membres, mais elle est également investie du pouvoir extraordinaire de réguler le comportement de ses membres et des autres entités actives dans l'industrie des batteries sur le marché. L'Association de l'industrie des batteries de Shenzhen (ci-après l'«AIBS»), dont fait partie Sunwoda, a inclus des dispositions similaires sur le comportement de ses membres sur le marché et le mécanisme de tarification dans ses statuts. L'AIBS est gérée par le gouvernement de Shenzhen et prévoit expressément une coordination des litiges survenant entre ses membres en ce qui concerne les prix. En particulier, ses statuts prévoient, «[s]ous l'égide du service de la gestion des prix, [de] superviser la tarification des produits ou services au sein de l'industrie, [de] coordonner les litiges en matière de prix entre les membres et [de] maintenir une concurrence loyale» ⁽³⁵⁶⁾.

⁽³⁵²⁾ Voir l'article 6, paragraphe 8, des statuts de l'AIBC.

⁽³⁵³⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://www.chinabattery.org/detail/1101.html>.

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

⁽³⁵⁵⁾ Disponibles à l'adresse suivante: <https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html>.

⁽³⁵⁶⁾ Voir l'article 8, paragraphe 8, des statuts de la SBLA, disponible à l'adresse <http://www.szbattery.org/bylaws.html>

- (799) Comme dans le cas de l'AIBC, les membres de l'AICSE sont investis d'un pouvoir gouvernemental en ce sens qu'ils sont habilités, individuellement et collectivement, à influencer et prendre des décisions pour l'association et à exécuter des tâches ou des fonctions au nom des pouvoirs publics en vue du développement de l'industrie des VEB. Ces associations exercent également des fonctions gouvernementales en ce sens où leur rôle est de mettre en œuvre les politiques des pouvoirs publics chinois visant à fournir des batteries et des matières premières à bas prix pour le développement de l'industrie des VEB et de surveiller que tous les fournisseurs concernés respectent pleinement ces politiques. Eu égard à ce qui précède, la Commission a considéré que l'AICSE et ses membres étaient des «organismes publics» au sens de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC.
- (800) La Commission a aussi examiné si les fournisseurs de batteries pris individuellement, et en particulier CATL, un opérateur majeur sur le marché intérieur chinois, détenaient un pouvoir gouvernemental et s'ils exerçaient ce pouvoir pour exécuter des fonctions gouvernementales. Les éléments de preuve ont montré que les fournisseurs de batteries respectaient et mettaient en œuvre les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois mentionnés au point i) de la section 3.7.2.1.1 et exerçaient donc des fonctions gouvernementales,
- (801) comme l'illustre bien le comportement typique d'un organisme public exerçant des fonctions gouvernementales adopté par CATL sur le marché des batteries et des VEB, où il a constitué un réseau d'entreprises communes stratégiques avec les entreprises publiques suivantes: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive et, plus récemment, BAIC⁽³⁵⁷⁾. Ces partenariats témoignent des liens étroits entretenus par CATL avec les pouvoirs publics, qui permettent non seulement à CATL de consolider sa position mais bénéficient également à l'industrie des VEB en ce sens où ils assurent aux producteurs de VEB un approvisionnement stable par un membre du conseil exécutif de l'AIBC⁽³⁵⁸⁾. Dans le même ordre d'idées, CATL a également conclu un accord d'entreprise commune avec le groupe Geely⁽³⁵⁹⁾ dans le but d'assurer un «approvisionnement stable» et de «faire baisser le prix des pièces et accroître ainsi la compétitivité des voitures électriques». Cela prouve que cette dynamique ne se limite pas aux producteurs de VEB détenus par l'État et influence également le comportement des sociétés privées.
- (802) En ce qui concerne les opérations avec des sociétés liées, comme l'a établi la Commission, l'article 46 des statuts de CATL dispose que les opérations entre la société et ses parties liées peuvent être exemptées de l'obligation d'être examinées par l'assemblée générale pour délibération lorsque «[...] le prix d'une opération avec une partie liée est fixé par l'État»⁽³⁶⁰⁾. Une disposition similaire figure à l'article 22 du «système de gestion des opérations liées» de CATL⁽³⁶¹⁾. Selon la Commission, une telle disposition n'aurait aucune raison d'être s'il n'existait pas des cas dans lesquels les prix étaient fixés par l'État dans cette industrie, en particulier lors de l'achat ou de la vente de matières premières et/ou de batteries. Compte tenu des entreprises communes entre CATL et des producteurs de VEB détenus par l'État mentionnées ci-dessus, de l'existence d'entreprises communes entre CATL et les deux producteurs non intégrés de l'échantillon et de la part importante d'achats de batteries à CATL effectués par les groupes Geely et SAIC, il apparaît que les pouvoirs publics chinois jouent un rôle majeur dans le mécanisme de fixation des prix des batteries fournies à l'industrie des VEB et que CATL exerce un pouvoir gouvernemental dans l'exercice de ses fonctions.

⁽³⁵⁷⁾ «FAW/CATL crée, dans la ville populaire de Ningde, une nouvelle société rassemblant six entreprises publiques partenaires», Sohu, 26 avril 2024, disponible (en chinois) à l'adresse suivante: https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

⁽³⁵⁸⁾ En ce qui concerne SAIC, voir «CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II», Gasgoo, 22 juin 2021, voir: <https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html>

See last paragraph: «Cet accord leur permet d'entamer des discussions sur une grande diversité de thèmes, dont le développement conjoint, la stabilité de l'approvisionnement [...]».

En ce qui concerne FAW, voir «China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL», Yicai, 28 février 2019, disponible à l'adresse suivante: <https://www.yicai.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl>: «pour FAW, cette collaboration pourrait garantir un flux d'approvisionnement stable en unités d'alimentation à des prix compétitifs».

En ce qui concerne GAC, voir «GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures», GAC Group, 19 juillet 2018, disponible à l'adresse suivante: <https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931>: «Pour GAC, cette coopération garantira un approvisionnement stable en composants essentiels de véhicules à nouvelles énergies, réduira davantage ses coûts d'achat et améliorera sa compétitivité sur le marché.»

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

⁽³⁶⁰⁾ https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

⁽³⁶¹⁾ https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443.

- (803) En tant que principal producteur de batteries en Chine, avec une part de 52 % du marché intérieur des batteries ⁽³⁶²⁾, CATL est également largement présent dans les plans locaux et nationaux, en particulier dans les provinces du Guizhou et du Fujian. Dans le Guizhou, CATL a conclu plusieurs accords de coopération avec les autorités locales, comme indiqué au considérant 730. En outre, la création du Centre national de recherche en génie pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique de CATL reflète l'une des grandes missions énoncées dans le plan d'action pour les batteries de 2017 ⁽³⁶³⁾ (considérant 729). CATL, «*en tant qu'épine dorsale du développement de l'industrie chinoise des batteries au lithium [...], a pris l'initiative et créé conjointement le Centre national de recherche en génie pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique*» ⁽³⁶⁴⁾. Ce centre de recherche se compose de six universités, dont celles de Tsinghua et de Xiamen, de deux unités de recherche scientifique, à savoir le China Electric Power Research Institute et le China Automotive Technology R&D Center, et de sept entreprises en amont et en aval, dont Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. The scientific research units et Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd.
- (804) Le Centre national de recherche en génie pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique est l'un des exemples les plus récents de l'exécution par CATL de missions nationales majeures. Par exemple, dans le rapport publié par CATL en 2019 sur la responsabilité sociale des entreprises, la société souligne que, parmi ses principales réalisations, en 2016, elle a «entrepris des missions spécifiques de R&D tant en ce qui concerne les véhicules à nouvelles énergies qu'en ce qui concerne les réseaux intelligents dans le cadre du plan national clé sur la R&D au titre du 13e plan quinquennal, fondé la station de travail des experts universitaires de CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation, créé Jiangsu CATL Technology Co., Ltd» ⁽³⁶⁵⁾.
- (805) La Commission a constaté que, en plus de coopérer avec des entreprises publiques et d'entreprendre des missions nationales majeures, CATL avait commencé en 2023 à proposer des remises de prix, conduisant ainsi d'autres acteurs à en faire de même afin de conserver des parts de marché. Selon les informations disponibles en ligne, CATL fournissait du carbonate de lithium aux constructeurs automobiles au prix de 200 000 CNY/tonne, soit un prix inférieur à celui du marché (environ 470 000 CNY/tonne), afin de fidéliser davantage certains de ses clients, à savoir Li Auto, NIO, Huawei, et Zeekr, l'une des marques commercialisées par le groupe Geely ⁽³⁶⁶⁾. Ce programme préférentiel de CATL cible certaines entreprises «stratégiques», qui sont tenues d'acheter 80 % de leurs batteries à CATL au cours des trois prochaines années ⁽³⁶⁷⁾. En juillet 2023, le fabricant de batteries aurait également demandé aux fournisseurs de matériaux pour cathodes de lui offrir une remise comprise entre 5 et 10 % sur leurs prix du carbonate de lithium ⁽³⁶⁸⁾. Afin de ne pas se laisser distancer par CATL, d'autres fabricants de batteries ont lancé une réduction similaire ⁽³⁶⁹⁾. Cette remise offerte par CATL a été confirmée par les éléments de preuve trouvés dans les données vérifiées des producteurs du groupe Geely retenus dans l'échantillon. De fait, pendant la période d'enquête, il est apparu que les modèles produits par la marque Zeekr étaient soumis à une marge de subvention plus élevée pour les batteries que les autres producteurs.
- (806) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a également examiné si le fait que les fournisseurs de batteries étaient investis d'un pouvoir gouvernemental et étaient considérés comme des «organismes publics» avait une incidence sur les prix pour les producteurs de VEB sur le marché intérieur chinois.

⁽³⁶²⁾ Rapport de Rhodium Group, p. 42.

⁽³⁶³⁾ Voir section III, point 1, du plan d'action pour les batteries de 2017.

⁽³⁶⁴⁾ La cérémonie de remise de prix du Centre national de recherche en génie pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique s'est tenue avec faste au siège de CATL le 22 janvier 2019. Voir: <https://www.catl.com/news/4041.html>

⁽³⁶⁵⁾ Voir p. 10 du rapport de CATL de 2019 sur la RSE, disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf>.

⁽³⁶⁶⁾ Voir «CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers», DigTimes Asia, 20 février 2023, disponible à l'adresse suivante: <https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html>

⁽³⁶⁷⁾ Ibidem.

⁽³⁶⁸⁾ Voir «CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices», CnEVPost, 20 juillet 2023, disponible à l'adresse suivante: <https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/>

⁽³⁶⁹⁾ Voir «CATL lance une "remise sur le minerai de lithium" pour les constructeurs automobiles et déclenche une guerre des prix avec l'industrie des batteries», 36kr, 17 février 2023, disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <https://36kr.com/p/2135430109806721>.

- (807) La Commission a conclu au considérant 798 que l'AIBC et l'AICSE étaient toutes deux investies du pouvoir gouvernemental de réguler et d'orienter le comportement économique de leurs membres au bénéfice de l'industrie des VEB. Dans le cas de l'AIBC, l'association est investie du pouvoir de «renforcer l'autodiscipline de l'industrie» et de «réguler l'association, l'industrie et le comportement des membres»⁽³⁷⁰⁾. Afin d'aider ses membres à accroître leurs «capacités économiques réelles», l'association prévoit la mise en place d'une plateforme de services financiers chargée d'«aider l'économie réelle»⁽³⁷¹⁾. L'AIBC a également le pouvoir et la mission de «coordonner les questions relatives à la production, aux ventes et aux exportations des entreprises»⁽³⁷²⁾. Ce système est conforme aux dispositions de la communication sur l'industrie des batteries, mentionnée au considérant 748, qui indique que les comportements des acteurs en amont et en aval de l'industrie des batteries devraient être surveillés et régulés en conséquence. Comme cela a déjà été indiqué au considérant 748, la communication sur l'industrie des batteries enjoint également aux services de surveillance de «renforcer la surveillance et [d']enquêter avec rigueur sur les pratiques d'accaparement, de gonflement des prix, de concurrence déloyale et les autres comportements en amont et en aval de l'industrie des batteries au lithium, ainsi que [de] prendre des mesures strictes à leur sujet, de manière à maintenir l'ordre sur le marché»⁽³⁷³⁾. Ce rôle est intrinsèquement attribué à tous les organismes publics, qu'il s'agisse des associations CBIA et CIAPS ou de leurs membres.
- (808) Compte tenu du pouvoir conféré aux associations sectorielles en question et à leurs membres sur les mécanismes de fixation des prix, la Commission a examiné l'effet du contrôle gouvernemental exercé sur les associations sectorielles en termes de batteries et de lithium/LFP.
- (809) Comme déjà examiné au point i) de la section 3.7.2.1.1, les pouvoirs publics chinois ont mis en place un réseau d'associations sectorielles dont les membres sont investis d'un pouvoir gouvernemental et exercent des fonctions gouvernementales, notamment en raison de leur pouvoir de contrôler l'association dont ils font partie, qui est à leur tour investi du pouvoir d'exercer des fonctions gouvernementales. Cette conclusion est notamment fondée sur l'influence que les associations, telles que l'AIBC et l'AICSE, exercent sur les cadres législatifs, réglementaires et normatifs applicables en RPC. Pour toutes les associations et leurs membres, la Commission a constaté que ces pouvoirs ne se limitaient pas à l'élaboration de politiques et de lois, mais incluaient aussi le renforcement de l'autodiscipline de l'industrie, dans le cadre duquel les associations régulent le comportement de leurs membres et vont jusqu'à fixer les prix des matières premières et définir le comportement des sociétés sur le marché de la RPC.
- (810) Comme mentionné à la section 3.3.1.2, en raison du refus de coopération des pouvoirs publics chinois, la Commission n'a reçu aucune réponse au questionnaire de la part de fournisseurs de batteries indépendants et n'a pas non plus reçu d'informations sur le marché des batteries chinois, telles que sa structure, la propriété de ses opérateurs économiques ou le niveau de prix. En outre, bien qu'il ait été contacté par deux des groupes de l'échantillon avec lesquels il possédait des entreprises communes, CATL a refusé de répondre au questionnaire, de sorte qu'il a manqué à la Commission des informations essentielles pour évaluer la situation de CATL sur la base de ses propres données.
- (811) De surcroît, comme indiqué à la section 3.3.2.3, en l'absence d'informations vérifiables fournies par le groupe SAIC, la Commission ne disposait que d'informations limitées relatives au seul groupe Geely. Compte tenu du fait que cette société détenait une part de marché beaucoup plus modeste sur le marché chinois sur le plan des ventes de VEB et avait donc un volume d'achats de batteries moins important que le groupe SAIC, ces informations n'ont pas été jugées suffisantes pour tirer des conclusions valables quant à l'effet du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les associations industrielles de producteurs de batteries d'alimentation sur les prix des batteries facturés aux producteurs de VEB. Par conséquent, la Commission a dû se fonder sur d'autres données disponibles.
- (812) Les données sur lesquelles la Commission s'est fondée consistaient en des informations accessibles au public telles que des renseignements sur les marchés fournis par BMI⁽³⁷⁴⁾, des informations sur le principal acteur de l'industrie des batteries sur le marché chinois, CATL, des informations vérifiées sur les achats relatives au groupe Geely et certaines informations vérifiées relatives à un fournisseur de batteries lié au groupe SAIC.

⁽³⁷⁰⁾ Article 6, paragraphe 8, des statuts de la CBIA.

⁽³⁷¹⁾ Article 6, paragraphe 6, des statuts de la CBIA.

⁽³⁷²⁾ Voir introduction de la CBIA.

⁽³⁷³⁾ Ibidem.

⁽³⁷⁴⁾ Un fournisseur de données et éditeur de renseignements sur les marchés pour la chaîne d'approvisionnement allant des batteries lithium-ion aux véhicules électriques; voir <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

- (813) Les données de BMI présentent des évaluations mensuelles des prix des cellules de batteries lithium-ion pour les marchés chinois, européens, asiatiques (à l'exclusion de la RPC) et nord-américains, exprimés au niveau départ usine. Pour la période d'enquête, ces données montrent que le prix des cellules NMC au kWh et au niveau départ usine était au moins 10 % et jusqu'à 30 % plus élevé sur les marchés de l'UE, d'Amérique du Nord ou d'Asie que sur le marché chinois, indépendamment de leurs compositions chimiques spécifiques (111, 523, 622 ou 811). En l'absence d'évaluation du prix des cellules LFP accessible au public et compte tenu du défaut de coopération des pouvoirs publics chinois, l'écart de prix entre le marché chinois et les autres marchés a également été jugé valable pour les cellules LFP. Cette comparaison devrait être considérée au regard du fait que la part de marché des producteurs de batteries chinois sur les marchés de l'UE et d'Amérique du Nord était supérieure à 60 %⁽³⁷⁵⁾ en 2022 et 2023, de sorte qu'il peut être considéré que les producteurs de batteries chinois déterminent les prix sur ces marchés. Si cette comparaison des prix montre que les prix sur les marchés non chinois sont systématiquement plus élevés, la Commission a également estimé que cette analyse avait été réalisée sur une base prudente, étant donné que les prix ont été relevés au niveau départ usine et que les coûts de transport de la RPC vers ces marchés n'ont donc pas été pris en considération. Si les coûts de transport étaient inclus, et compte tenu de la part de marché des producteurs de batteries chinois sur ces marchés, l'écart de prix serait encore plus important.
- (814) En ce qui concerne CATL, en l'absence de données plus précises, la Commission a analysé ses rapports annuels pour la période 2021-2022⁽³⁷⁶⁾. Ces rapports ont montré une diminution de la rentabilité sur le marché intérieur chinois, qui a été compensée par les bénéfices plus élevés enregistrés pour les exportations. Si la société avait déclaré de considérables marges de bénéfice brutes tant sur le marché intérieur que sur les marchés étrangers des batteries en décembre 2021, cette tendance s'est inversée en juin 2022, la société ayant alors commencé à voir sa rentabilité diminuer sur le marché intérieur chinois, tandis que sa marge de bénéfice augmentait du côté des exportations. En l'absence de coopération de CATL, due au défaut de coopération des pouvoirs publics chinois ou au refus de CATL de répondre au questionnaire en qualité de fournisseur lié de batteries à deux groupes de l'échantillon, la Commission s'est fondée sur les données disponibles et en a déduit que la baisse de la rentabilité sur le marché intérieur chinois des batteries reflétait les politiques des pouvoirs publics visant à fournir des batteries aux producteurs de VEB sur le marché intérieur moyennant une rémunération moins qu'adéquante. Les marchés d'exportation, en revanche, n'ont pas été affectés par ces politiques, de sorte que la rentabilité est restée stable, voire a augmenté, du fait de la hausse des prix pratiqués par CATL sur ces marchés. Cela démontre clairement que CATL n'était pas en mesure de maximiser ses bénéfices en Chine et de prendre des décisions commerciales rationnelles en tant qu'acteur normal du marché opérant dans une économie de marché ouverte. En lieu et place, les politiques des pouvoirs publics chinois l'obligeaient à fournir des batteries meilleur marché à l'industrie nationale des VEB, et elle ne pouvait obtenir un niveau normal de bénéfice que sur ses exportations de batteries, dont les prix n'étaient pas affectés par les politiques globales des pouvoirs publics chinois en faveur de l'industrie des VEB. Cette pratique est également confirmée par les dispositions figurant dans les statuts et le système de gestion des opérations liées de CATL, comme expliqué au considérant 801, qui indiquent que les prix de tous types d'opérations avec des entités liées doivent être fixés par l'État.
- (815) Le groupe Geely achetait ses batteries par l'intermédiaire de ses diverses entités sous la forme d'assemblages et de modules provenant de fournisseurs liés et indépendants. Compte tenu de l'existence d'entreprises communes entre le groupe Geely et CATL, ces deux sociétés ont été considérées comme liées dans le cadre de la présente procédure. La Commission a donc établi que la majorité des achats étaient effectués auprès de sociétés liées.
- (816) Les fournisseurs de batteries liés des groupes SAIC et Geely vendaient également des batteries à l'exportation au cours de la période d'enquête. La Commission a établi que ces exportations étaient réalisées à des prix plus élevés (au kWh) que celui payé par le groupe Geely à des fournisseurs indépendants. La Commission a également constaté que les fournisseurs de batteries liés des groupes SAIC et Geely exportaient les mêmes batteries à un prix largement supérieur à celui pratiqué sur le marché intérieur. En fonction des modèles, cet écart de prix dépassait 25 %, ce qui souligne l'existence de politiques de prix différentes en fonction de la destination des batteries, corroborant ainsi les conclusions formulées au considérant 813.

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

⁽³⁷⁶⁾ Rapport annuel 2022 de CATL, p. 17 et 18, et rapport semestriel 2023 de CATL, p. 15 et 148.

(817) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que le contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les associations industrielles de producteurs de batteries d'alimentation et leurs membres donnait lieu à un traitement préférentiel des producteurs de VEB nationaux. Plus concrètement, les producteurs de batteries facturent des prix plus bas aux producteurs de VEB sur le marché intérieur que sur les marchés d'exportation. La Commission a conclu par conséquent que les producteurs de batteries agissant en tant qu'organismes publics mettaient en œuvre des politiques nationales visant à fournir des batteries aux producteurs de VEB nationaux moyennant une rémunération moins qu'adéquate.

(3) *Conclusion*

(818) Sur la base des informations analysées ci-dessus, la Commission a considéré que les sociétés qui fournissaient des batteries étaient investies d'un pouvoir gouvernemental et exerçaient des fonctions gouvernementales dans la mesure où elles mettent en œuvre les politiques des pouvoirs publics chinois examinées au point i) de la section 3.7.2.1.1 au lieu d'agir selon les principes de l'économie de marché afin de maximiser leurs bénéfices. Leurs décisions et leur gestion opérationnelles sont clairement affectées par ces politiques des pouvoirs publics chinois qui leur enjoignent de fournir des batteries meilleur marché pour le développement de l'industrie des VEB ainsi que de suivre les orientations relatives aux objectifs de production, ce qui ne saurait donc être considéré comme l'expression d'un comportement privé en économie de marché. Les éléments de preuve recueillis concernant la politique de prix pratiquée sur le marché à l'exportation par rapport à celle pratiquée sur le marché intérieur confirment en outre que les producteurs chinois de batteries respectent les politiques des pouvoirs publics chinois plutôt que les principes du marché libre.

(819) En outre, compte tenu des fonctions exercées par les associations industrielles chinoises auxquelles appartenaient les fournisseurs de batteries (à savoir l'AIBC et l'AICSE), de l'influence généralisée des pouvoirs publics sur ces associations et des pouvoirs acquis par les membres de ces associations du fait de leur adhésion, la Commission a conclu que faire partie de l'AIBC et de l'AICSE conférait à leurs membres un pouvoir gouvernemental en ce sens qu'ils étaient habilités, individuellement et collectivement, à influencer et prendre des décisions pour l'association et à exécuter des tâches ou des fonctions au nom des pouvoirs publics en vue du développement de l'industrie des VEB. Ces associations exercent également des fonctions gouvernementales en ce sens où leur rôle est de mettre en œuvre les politiques des pouvoirs publics chinois visant à fournir des batteries meilleur marché au bénéfice de l'industrie des VEB et de surveiller que tous les fournisseurs concernés respectent pleinement ces politiques. Compte tenu des plans des pouvoirs publics chinois et de tous ces mécanismes stricts de contrôle et de supervision qui régissent les associations, les actes de ces associations et de leurs membres ainsi que les autres fournisseurs sont, en réalité, des actes des pouvoirs publics chinois.

(820) Les caractéristiques du marché intérieur chinois et les mécanismes de tarification qui sont mis en œuvre et surveillés par les associations de batteries, leurs membres et les fournisseurs de batteries et de LFP corroborent également la conclusion selon laquelle ces acteurs sont investis d'un pouvoir gouvernemental et exercent des fonctions gouvernementales. En particulier, les pouvoirs publics chinois ont créé un environnement dans lequel des batteries et du LFP étaient fournis aux producteurs de VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate.

(821) Sur cette base, la Commission a conclu que les fournisseurs de batteries devaient être considérés comme des organismes publics au sens de l'article 3, point 1) a), du règlement de base.

(b) Fournisseurs de batteries agissant en tant qu'organismes privés chargés ou ayant reçu l'ordre d'exécuter des fonctions

(822) À titre subsidiaire, même si les producteurs de batteries ne devaient pas être considérés comme des organismes publics au sens de l'article 3, point 1) a), du règlement de base, la Commission a établi, sur la base des informations décrites dans la présente section, qu'ils seraient considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois ou comme ayant reçu l'ordre de ceux-ci d'exercer des fonctions normalement confiées aux pouvoirs publics, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base pour les raisons énoncées ci-dessous. Dès lors, leur comportement serait en tout état de cause imputé aux pouvoirs publics chinois.

(823) L'article 3, paragraphe 1, point a) iv), second tiret, du règlement de base indique qu'il y a contribution financière si les pouvoirs publics: «chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés aux points i), ii) et iii), qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics». Le type de fonctions décrit par l'article 3, point 1) a) iii), du règlement de base, se présente lorsque «les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens [...]». Ces dispositions sont le reflet de l'article 1.1, points a) 1) iii) et iv), de l'accord SMC et doivent être interprétées et appliquées à la lumière de la jurisprudence pertinente de l'OMC.

- (824) Le groupe spécial de l'OMC chargé du dossier États-Unis — Restrictions à l'exportation a statué qu'il résultait du sens ordinaire des deux mots «charger» et «ordonner» figurant à l'article 1.1, point a) 1) iv), de l'accord SMC que l'action des pouvoirs publics doit comporter une notion de délégation (dans le cas de l'action de charger) ou de commandement (dans le cas de l'action d'ordonner). Il a rejeté l'argument des États-Unis fondé sur le lien de cause à effet et a exigé une action explicite et positive de délégation ou de commandement. Cependant, dans une affaire ultérieure (*États-Unis – Droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour DRAM*), l'Organe d'appel a considéré que le remplacement des mots «chargent» et «ordonnent» par la notion de «délégation» et de «commandement» est un critère trop rigide. Selon l'Organe d'appel, une «action de charger» se produit lorsque des pouvoirs publics donnent une responsabilité à un organisme privé, et l'«action d'ordonner» désigne les situations où les pouvoirs publics exercent leurs pouvoirs sur un organisme privé. Dans les deux cas, les pouvoirs publics utilisent un organisme privé comme mandataire pour effectuer la contribution financière, et «dans la plupart des cas, on s'attendra à ce qu'une action de charger ou ordonner visant un organisme privé comporte une forme quelconque de menace ou de persuasion».
- (825) Parallèlement, l'interprétation de l'article 1.1 a) 1) iv) de l'accord sur les subventions et les mesures compensatoires ne peut pas être si large qu'elle autorise les Membres à appliquer des mesures compensatoires à des produits «chaque fois que des pouvoirs publics exercent simplement leurs pouvoirs généraux de réglementation» ou lorsque les pouvoirs publics interviennent sur le marché d'une façon quelconque, «ce qui peut avoir ou non des résultats particuliers simplement en fonction des circonstances factuelles données existant sur le marché et de l'exercice de leur liberté de décision par les agents présents sur ce marché». L'action de charger et d'ordonner suppose plutôt «un rôle plus actif que de simples actes d'encouragement». Par ailleurs, l'OMC n'a pas considéré que «laisser un pouvoir discrétionnaire à un organisme privé est nécessairement en contradiction avec l'action de le charger ou de lui ordonner de faire quelque chose [...]». Certes, il peut y avoir des cas dans lesquels le pouvoir discrétionnaire laissé à l'organisme privé est tel qu'il devient impossible de conclure à bon droit que cet organisme privé a fait l'objet d'une action de charger ou ordonner (en vue d'exécuter une tâche particulière), mais il s'agit là d'une question de fait/preuve devant être examinée au cas par cas». Conformément à cette jurisprudence de l'OMC, toutes les mesures des pouvoirs publics susceptibles de conférer des avantages ne constituent pas une contribution financière telle que visée à l'article 3 du règlement de base et à l'article 1.1, point a), de l'accord SMC.
- (826) En résumé, la jurisprudence pertinente de l'OMC prévoit que:
- i. la détermination de l'existence d'une «contribution financière» au titre de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC doit être axée sur la nature de l'action des pouvoirs publics, plutôt que sur les effets ou les résultats de l'action des pouvoirs publics. En d'autres termes, il est largement reconnu que les pouvoirs publics interviennent sur le marché en tant que régulateurs et que, ce faisant, ils entraînent des effets sur le marché et ses opérateurs. En ce sens, les pouvoirs publics peuvent légitimement imposer des taxes à l'exportation afin de générer des recettes lorsqu'un produit de base très compétitif est disponible sur les marchés internationaux. En revanche, les restrictions à l'exportation imposées ne sont pas légitimes lorsqu'il est évident que l'utilisation d'un tel instrument ainsi que d'autres mécanismes pour maintenir les produits de base sur le marché national et forcer les fournisseurs à les vendre à des prix inférieurs aux prix du marché fait partie d'un mécanisme plus large conçu par les pouvoirs publics dans le but de soutenir une industrie particulière ou un ensemble d'industries afin d'en renforcer la compétitivité. Ainsi, la nature de l'action des pouvoirs publics, y compris son contexte, son objet et son but, est pertinente lors de l'analyse de la «contribution financière»;
 - ii. l'action de «charger» ou d'«ordonner» nécessiterait une action explicite et positive visant une partie précise et dont l'objet est une tâche ou une mission particulière, ce qui est très différent du cas de figure où les pouvoirs publics d'un pays interviennent sur le marché d'une manière ou d'une autre, ce qui peut avoir ou non un résultat particulier, étant donné les circonstances factuelles et l'exercice de la liberté de décision des acteurs de ce marché. En définitive, la question essentielle qui sous-tend ces concepts d'action de charger ou d'ordonner consiste à déterminer si le comportement en cause (c'est-à-dire la contribution financière sous la forme de la fourniture de marchandises moyennant une rémunération moins qu'adéquate) peut être imputé aux pouvoirs publics ou relève encore de l'exercice de la liberté de décision des opérateurs privés au regard des considérations du marché, telles que les contraintes réglementaires;
 - iii. l'article 1.1, point a) 1) iv), de l'accord SMC est, en substance, une disposition anticcontournement, et, par conséquent, pour qu'il y ait constatation de l'existence d'une action de charger ou d'ordonner, les pouvoirs publics doivent donner une responsabilité à un organisme privé ou exercer leurs pouvoirs sur un organisme privé pour effectuer une contribution financière. Dans la plupart des cas, on s'attendra à ce qu'une action de charger ou d'ordonner visant un organisme privé comporte une forme quelconque de menace ou de persuasion, qui pourrait elle-même servir d'élément de preuve de l'existence d'une action de charger ou d'ordonner. Toutefois, les pouvoirs publics sont susceptibles d'avoir d'autres moyens à leur disposition pour exercer un pouvoir sur un organisme privé. Certains de ces moyens peuvent être «plus subtils» qu'un commandement ou peuvent ne pas faire intervenir le même degré de contrainte;

iv. il doit exister «un lien démontrable» entre l'acte des pouvoirs publics et le comportement de l'organisme privé. Il n'y a aucune raison de ne pas faire reposer un cas d'action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics sur des éléments de preuve circonstanciels (tels que des actes implicites et informels de délégation ou de commandement), pour autant que ces éléments de preuve soient probants et déterminants. À cet égard, des éléments prouvant l'intention des pouvoirs publics de soutenir l'industrie en aval (par exemple, par l'intermédiaire de politiques ou de décisions gouvernementales publiques, ou d'autres actions gouvernementales), ou l'existence d'autres mesures gouvernementales garantissant un résultat particulier sur le marché (par exemple, une limitation des exportations accompagnée d'une mesure gouvernementale empêchant les opérateurs soumis à ces restrictions de stocker leurs produits ou une réglementation gouvernementale des prix en vue de maintenir de faibles prix sur le marché national pour le produit concerné), peuvent être pertinents afin de déterminer l'existence d'une «contribution financière» au titre de l'article 1.1, point a) 1) iv), de l'accord SMC [en particulier, en tant que façon indirecte pour les pouvoirs publics de fournir des marchandises, comme prévu au point iii)]. Dans certaines circonstances, une «orientation» donnée par des pouvoirs publics peut constituer une action d'ordonner. Enfin, selon les circonstances, un organisme privé peut décider de ne pas exécuter une fonction dont on l'a ainsi chargé, ou qu'on lui a ordonné d'accomplir, en dépit des éventuelles conséquences négatives qui peuvent s'ensuivre. Cependant, cela ne signifie pas, en soi, que l'organisme privé n'a pas fait l'objet d'une action de charger ou d'ordonner.

(827) En accord avec cette jurisprudence, et en supposant que les fournisseurs de batteries sont des «organismes privés» au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base, la Commission a examiné, d'une part, la nature des actions des pouvoirs publics chinois (à savoir si leur intervention implique une action de charger les producteurs de batteries de fournir des batteries aux producteurs de VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou de leur ordonner de le faire); et, d'autre part, l'action des fournisseurs de batteries (à savoir s'ils fournissent des intrants aux producteurs de VEB chinois moyennant une rémunération moins qu'adéquate et s'il existe, dès lors, un lien démontrable entre les actions des pouvoirs publics chinois et le comportement des fournisseurs de batteries agissant en tant que mandataires des pouvoirs publics chinois). Enfin, la Commission a évalué si la fonction exécutée par les fournisseurs de batteries serait normalement du ressort des pouvoirs publics, c'est-à-dire si la fourniture de batteries aux producteurs de VEB en Chine est une activité normale pour les pouvoirs publics et si cette fonction ne diffère pas, véritablement, de pratiques normalement suivies par les pouvoirs publics (à savoir si la fourniture d'intrants par des producteurs diffère, véritablement, de ce que les pouvoirs publics auraient fait eux-mêmes).

(828) Compte tenu de la jurisprudence de l'OMC mentionnée aux considérants 822 à 826, la Commission a examiné en premier lieu si le soutien des pouvoirs publics chinois à l'industrie chinoise des VEB sous la forme de la procuration de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate constitue effectivement un objectif des diverses mesures des pouvoirs publics concernées et non un simple «effet secondaire» de l'exercice de pouvoirs généraux de réglementation. L'enquête a notamment cherché à déterminer si les prix plus bas des batteries constatés faisaient partie des objectifs des pouvoirs publics ou si ces prix plus bas étaient plutôt un corollaire «involontaire» de la réglementation publique générale. La Commission a conclu que les différentes interventions des pouvoirs publics chinois avaient pour objectif de soutenir l'industrie des VEB et que les prix plus bas des batteries étaient un objectif escompté de ces mesures, qui sont elles-mêmes mises en application par l'intermédiaire des associations industrielles qui ont l'obligation de respecter et de faire appliquer ces plans.

(829) Au fil des ans, les pouvoirs publics chinois ont adopté plusieurs mesures destinées à réaliser leur objectif stratégique. À la section 3.1, la Commission a exposé en détail les informations et le contexte expliquant l'importance que les pouvoirs publics chinois accordent au développement de l'industrie des VEB et des industries qui gravitent autour d'elle.

(830) Comme expliqué en détail au point i) de la section 3.7.2.1.1 ci-dessus, les pouvoirs publics chinois ont créé une série de mesures qui s'appliquent à toutes les entreprises, qu'elles soient détenues par l'État ou par le secteur privé, et qui ont pour but de les encourager à fournir des batteries à des prix bas. En particulier, le plan d'action pour les batteries de 2017 contient des instructions spécifiques sur la tarification des batteries, disposant qu'il convient d'œuvrer pour que, d'ici 2020, la densité énergétique propre au système atteigne 260 Wh/kg et pour que le coût des batteries soit réduit à moins d'1 CNY/Wh. D'ici 2025, la densité énergétique devra atteindre 500 Wh/kg.

- (831) En outre, l'industrie des batteries bénéficie d'un important soutien en Chine. Il existe un grand nombre de règlements, adoptés par différentes autorités publiques, qui supervisent chaque aspect de l'industrie des batteries, comme démontré au point i) de la section 3.7.2.1.1, en particulier le plan d'action pour les batteries de 2017 examiné aux considérants 708 à 710, le plan VNE 2012-2020 (considérant 744) et les mesures adoptées dans les provinces du Jiangxi, du Fujian et du Shenzhen (considérants 725 à 733). La Commission a trouvé, dans les politiques nationales et locales, des éléments prouvant que les producteurs de batteries bénéficiaient d'une série de mesures de soutien, examinées au considérant 735. Ces mesures comprennent des récompenses, la fourniture de terrains, d'électricité et de gaz à des prix plus bas, des prêts accordés par des banques d'État à des conditions non commerciales et des politiques fiscales préférentielles. La Commission a aussi constaté que les producteurs de batteries liés aux groupes Geely et SAIC qui ont répondu au questionnaire bénéficiaient également de politiques préférentielles, telles que des financements préférentiels, des mécanismes de réduction et d'exonération des impôts et des aides (considérant 740).
- (832) En fournissant un soutien financier aux producteurs de batteries, les pouvoirs publics chinois ont également chargé les entreprises d'accroître et de faciliter l'approvisionnement national en batteries en faveur du développement de l'industrie des VEB. Un tel soutien sert à persuader les fournisseurs de batteries d'aligner entièrement leur comportement sur les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois visant à développer l'industrie des VEB.
- (833) En outre, dans la section ci-dessus, la Commission a déjà établi comment les pouvoirs publics chinois parvenaient à ce que les fournisseurs de batteries adoptent un comportement particulier en passant par l'intermédiaire des associations industrielles chinoises (à savoir l'AIBC et l'AICSE), qui ne sont pas des associations industrielles indépendantes, vu le niveau de contrôle qu'exercent les pouvoirs publics chinois à leur égard (considérants 777 à 784) et les fonctions qu'elles exercent (considérants 791 à 798). Comme déjà indiqué aux considérants 763 et 772, les fournisseurs de batteries qui étaient membres de l'AIBC et/ou de l'AICSE représentaient 86 % de la part de marché en 2020 et 93 % des capacités installées totales de la Chine en 2023. La Commission a par ailleurs constaté que les associations industrielles chinoises susmentionnées n'étaient pas des associations indépendantes agissant selon les principes de l'économie de marché, mais des entités placées sous l'autorité des pouvoirs publics chinois et gérées par ces derniers par l'intermédiaire du Conseil des affaires d'État (considérants 777 à 784). En particulier, il a été constaté que les deux associations réalisaient des tâches que leur confiaient les pouvoirs publics et que leur rôle était d'aider le gouvernement à mettre en œuvre les politiques gouvernementales et à réguler le comportement de leurs membres. Les associations et leurs membres sont investis du pouvoir de «renforcer l'autodiscipline de l'industrie», de «réguler l'association, l'industrie et le comportement des membres» et, dans le cas spécifique de l'AIBC, de «coordonner les problèmes rencontrés au niveau de la production, des ventes et des exportations des sociétés». Ces deux associations exercent donc également des fonctions gouvernementales en ce sens où leur rôle est de mettre en œuvre les politiques des pouvoirs publics chinois visant à fournir des batteries meilleur marché au bénéfice de l'industrie nationale des VEB et de surveiller que tous les fournisseurs concernés respectent pleinement ces politiques. Eu égard à ce qui précède, la Commission a considéré que l'AIBC et l'AICSE étaient des «organismes publics» au sens de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC.
- (834) En outre, lors du 7^e Congrès des membres de l'AIBC, l'association a déclaré qu'elle devait «jouer pleinement son rôle d'organisation d'autorégulation de l'industrie, assumer les importantes responsabilités consistant à maintenir les comportements sur le marché, à orienter l'industrie vers une concurrence ordonnée, à fixer des contraintes sous forme de règles, à surveiller l'autodiscipline et à optimiser le développement, [...] **limiter et sanctionner les comportements perturbant l'ordre sur le marché et portant préjudice aux intérêts et à l'image de l'industrie** et s'efforcer de créer un environnement de développement équitable et ordonné pour l'industrie des batteries» [caractères gras ajoutés] ⁽³⁷⁷⁾. Cela prouve que les membres de l'AIBC doivent respecter ses consignes visant à réguler les comportements économiques de ses membres de manière à respecter les politiques des pouvoirs publics chinois, afin d'éviter les répercussions que l'association leur infligerait. Cela démontre également que, par l'intermédiaire des associations, les pouvoirs publics chinois imposent aux producteurs de batteries d'adopter un certain comportement. D'autres preuves que les pouvoirs publics chinois participent activement au marché et interviennent en cas de problème de prix ou d'approvisionnement ont été trouvées dans les déclarations effectuées par le MITI à la presse en 2022 (considérant 750), dans lesquelles le MITI s'était engagé à «faire pression sur [les prix des matières premières] afin de les ramener le plus vite possible à un niveau raisonnable» ⁽³⁷⁸⁾.

⁽³⁷⁷⁾ Voir https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.

⁽³⁷⁸⁾ Voir la note de bas de page n° 308.

- (835) La Commission a par ailleurs observé que les dispositions figurant dans les statuts et le système de gestion des opérations liées de CATL, comme expliqué au considérant 801, indiquaient qu'il y avait des cas dans lesquels les prix de tous types d'opérations avec des entités liées devaient être fixés par l'État. Étant donné que CATL est de loin le plus grand fournisseur sur le marché intérieur et qu'il possède des entreprises communes avec des producteurs de VEB détenus par l'État ainsi qu'avec les deux producteurs non intégrés de l'échantillon, en l'absence de coopération de la part de CATL, la Commission a déduit que les pouvoirs publics chinois jouaient un rôle clé dans le mécanisme de prix relatif aux batteries fournies à l'industrie des VEB et que le comportement de CATL n'était pas celui d'un opérateur du marché libre en ce qui concerne le marché intérieur.
- (836) Ce constat est également illustré par le comportement irrationnel adopté par CATL sur les marchés intérieur et d'exportation (considérant 813), sur lesquels CATL sacrifie ses bénéfices sur les ventes de batteries sur le marché intérieur chinois. En effet, son comportement irrationnel prouve qu'il a reçu pour consigne des pouvoirs publics chinois de fournir des batteries meilleur marché à l'industrie nationale des VEB, plutôt que de suivre un comportement axé sur le marché, qui aurait consisté à vendre essentiellement ses batteries sur les marchés d'exportation où il aurait pu optimiser sensiblement ses bénéfices au cours de la période d'enquête. Comme expliqué aux considérants 738 à 742, les pouvoirs publics chinois apportaient également un soutien financier aux fournisseurs de batteries afin de faire en sorte que les entreprises en question puissent se maintenir à flot et développer davantage leurs capacités de manière à pouvoir continuer d'adopter le comportement irrationnel qu'ils leur ont ordonné d'adopter, consistant à fournir des batteries à bas prix et en quantités suffisantes aux producteurs de VEB, au lieu de rediriger leurs ventes vers les marchés d'exportation, où elles auraient réalisé des bénéfices considérables.
- (837) La Commission a estimé qu'au regard des éléments de preuve disponibles, les pouvoirs publics chinois avaient joué un «rôle plus actif que de simples actes d'encouragement», comme l'exige l'Organe d'appel de l'OMC⁽³⁷⁹⁾. Les mesures prises par les pouvoirs publics chinois restreignent la liberté d'action des producteurs de batteries en limitant dans la pratique leur capacité de décider du prix auquel ils vendent leur produit, comme le montrent les plans examinés au point i) de la section 3.7.2.1.1, au profit de l'industrie des VEB. Le rôle joué par les pouvoirs publics chinois est allé largement au-delà d'une intervention ordinaire en tant que régulateur du marché dans le secteur des batteries. Les mesures pertinentes ne réglementaient pas uniquement des aspects généraux du marché, mais imposaient un comportement spécifique aux entreprises de batteries. Toutes ces mesures ont été prises pour que les entreprises de batteries procurent les batteries à des prix plus bas au bénéfice de l'industrie des VEB. Cette intention a été mise en évidence par de nombreuses déclarations et actions stratégiques abordées au point i) de la section 3.7.2.1.1.
- (838) En obligeant les entreprises de batteries à se conformer à ces mesures, qui étaient elles-mêmes mises en application par l'intermédiaire des associations industrielles qui ont l'obligation de respecter et de faire appliquer ces plans, les pouvoirs publics chinois les ont privées de la capacité de choisir librement leurs stratégies de vente en fonction de considérations liées au marché. En d'autres termes, ces mesures représentent clairement un «lien démontrable» entre les actions des pouvoirs publics et le comportement des entreprises de batteries. Les pouvoirs publics chinois se sont servis des entreprises de batteries comme de mandataires pour soutenir les producteurs de VEB.
- (839) Enfin, la Commission a examiné si la fourniture effective d'intrants par les producteurs différait véritablement de ce que les pouvoirs publics auraient fait eux-mêmes. La Commission a considéré que tel était le cas. Au lieu de fournir directement les batteries à l'industrie des VEB en vue de réaliser leurs objectifs de politique publique visant à stimuler le développement de cette industrie, les pouvoirs publics chinois incitent les entités privées à le faire à leur place au moyen d'une série de mesures. De plus, dans la mesure où cette fourniture de biens par les pouvoirs publics implique certaines dépenses (notamment l'offre de subventions sur les intrants ou l'abandon de recettes en fournissant des biens moyennant une rémunération moins qu'adéquante), une telle action devrait être interprétée comme les fonctions typiques qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics⁽³⁸⁰⁾.

⁽³⁷⁹⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 115.

⁽³⁸⁰⁾ Voir le rapport du groupe spécial, *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semiconducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée*, WT/DS296, 21 février 2005, note de bas de page n° 57 («[N]ous considérons que la référence aux fonctions “qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics” devraient également être interprétées comme signifiant les fonctions consistant à percevoir des impôts et à affecter les recettes fiscales. [...] Dans la mesure où les prêts et les mesures de restructuration ont trait aux impôts ou aux recettes fiscales, ils peuvent entrer dans le champ d'application de cette disposition»).

- (840) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a conclu que la série de mesures adoptée par les pouvoirs publics chinois a donné lieu à une contribution financière sous forme de la fourniture, par les pouvoirs publics, de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate aux producteurs-exportateurs chinois de VEB, conformément à l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base. Les fournisseurs de batteries sont incités par les pouvoirs publics chinois à fournir des batteries à l'industrie des VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate⁽³⁸¹⁾; dès lors, leur comportement doit être imputé aux pouvoirs publics chinois et ne constitue pas uniquement une conséquence involontaire des actions des pouvoirs publics chinois. Les pouvoirs publics chinois veillent à ce que les prix des batteries soient contrôlés par l'intermédiaire des associations industrielles et à ce que le soutien apporté aux producteurs de batteries soient conformes à leurs objectifs stratégiques.

3.7.2.1.2. Avantage, spécificité et calcul du montant de la subvention

(a) Avantage

- (841) Comme expliqué à la section 3.3.1.2, aucun fournisseur fabricant de LFP ou de batteries indépendant n'a fourni d'informations à la Commission en répondant au questionnaire spécifique destiné aux fournisseurs d'intrants en Chine. Compte tenu de l'existence de liens entre les deux producteurs-exportateurs non intégrés retenus dans l'échantillon et CATL, ce dernier a également été invité à répondre au questionnaire, mais ne l'a pas fait.
- (842) En conséquence, la Commission a dû s'appuyer sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base, pour déterminer le niveau de l'avantage conféré aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon qui achetaient des batteries sur le marché intérieur.
- (843) La Commission a conclu que les fournisseurs de batteries devaient être considérés comme des organismes publics ou des sociétés privées chargées par les pouvoirs publics chinois de fournir des batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou ayant reçu l'ordre de le faire.
- (844) Conformément à l'article 3, point 2), à l'article 5 et à l'article 6, point d), du règlement de base, la Commission a estimé le montant de la subvention passible de mesures compensatoires, à savoir l'avantage conféré au bénéficiaire, tel que constaté pour la période d'enquête.
- (845) Pour déterminer l'existence d'un avantage et le montant de celui-ci, la Commission a d'abord évalué si les prix en Chine pouvaient constituer une référence appropriée.
- (846) Compte tenu du défaut de coopération des pouvoirs publics chinois et du manque d'informations sur le marché intérieur chinois des batteries qui en découle, la Commission a considéré qu'il n'était pas approprié de fonder sa référence sur les prix intérieurs chinois, étant donné l'importante part de marché des fournisseurs de batteries qui étaient membres de l'AIBC ou de l'AICSE et des conclusions selon lesquelles le marché chinois était faussé en raison des politiques nationales et sectorielles applicables mises en œuvre par les fournisseurs de batteries nationaux examinées à la section 3.7.2.1, en particulier celles relatives aux prix.
- (847) La Commission a recensé deux sources possibles en vue de l'établissement d'une référence appropriée pour les batteries: Bloomberg New Energy Financials (ci-après «BNEF») et Benchmark Mineral Intelligence (ci-après «BMI») ⁽³⁸²⁾. Si BNEF fournissait une source utile d'informations, son utilisation ne permettait toutefois pas de calculer des prix de référence potentiels pour la période d'enquête en utilisant des prix mensuels. BNEF n'indiquait pas non plus de prix par composition chimique et par zone géographique. En outre, il ne communiquait pas de prix au niveau départ usine, et les comparaisons de prix pourraient donc être affectées par les différentes conditions de livraison. Les données de BMI, en revanche, permettaient de calculer des références pour la période d'enquête, par composition chimique (LFP et NMC) et par zone géographique ⁽³⁸³⁾, au niveau départ usine. Elles permettent également de pondérer les différentes sous-compositions chimiques des batteries NMC (111, 523, 622, 811) en fonction de la demande pour chacune d'entre elles dans le secteur des véhicules électriques. Toutefois, BMI communiquait uniquement des prix par kW/H au niveau des cellules, et non au niveau des assemblages. Compte tenu de son niveau de précision en ce qui concerne la période, la zone géographique, la composition chimique et les conditions de livraison, BMI a été considérée comme la source la plus appropriée afin de déterminer un prix de référence pour les cellules. En outre, les prix départ usine utilisés à partir de la source sélectionnée constituaient une solution alternative prudente, étant donné que les achats de batteries réels pouvaient avoir été effectués selon des conditions de livraison différentes, y compris moyennant différents coûts de transport.

⁽³⁸¹⁾ Voir également la section 3.7.2.1 relative à l'avantage.

⁽³⁸²⁾ Un fournisseur de données et éditeur de renseignements sur les marchés pour la chaîne d'approvisionnement allant des batteries lithium-ion aux véhicules électriques; voir <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

⁽³⁸³⁾ Les régions disponibles étaient l'Amérique du Nord, l'Asie, la Chine et l'Europe.

- (848) Afin de calculer une référence correspondante pour les cellules de batteries NMC hors de Chine⁽³⁸⁴⁾, la Commission a utilisé un prix de référence moyen pondéré en fonction de la demande de sous-compositions de batteries NMC dans le secteur des véhicules électriques telle que communiquée par BMI. En l'absence de référence pour les cellules de batteries LFP en dehors de la Chine, il a été jugé raisonnable d'établir ce prix en appliquant le ratio de la référence relative aux cellules de batteries NMC en Chine et hors de Chine⁽³⁸⁵⁾.
- (849) Afin de calculer une référence correspondante pour les assemblages en batterie, la Commission a utilisé les références «hors de Chine» pour les cellules de batteries LFP et NMC décrites ci-dessus et a appliqué un ratio cellule/assemblage en batterie en se basant sur les informations accessibles au public publiées par BNEF⁽³⁸⁶⁾. Ce ratio a été confirmé par les données figurant dans le dossier qui ont été fournies par l'un des groupes ayant coopéré.
- (850) Cet avantage conféré au groupe Geely a été calculé en se basant sur la différence entre le montant réellement payé par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pour les batteries (cellules, modules et assemblages en batterie) et le montant qu'il aurait normalement dû acquitter au regard de la référence établie.
- (851) Comme expliqué au considérant 815, la Commission a établi que deux fournisseurs de batteries liés vendaient des batteries à l'exportation à un prix largement supérieur à celui des mêmes batteries vendues sur le marché intérieur chinois.
- (852) Si aucune conclusion précise n'a pu être tirée en ce qui concerne les achats de batteries effectués par le groupe SAIC, en raison du défaut de coopération décrit à la section 3.3.2, la Commission a établi que les quatre principaux fournisseurs de batteries, au moins, étaient détenus par l'État, membres de l'AIBC et/ou étroitement associés à celle-ci par l'intermédiaire de CATL. Il a été constaté que le groupe Geely achetait plus de 65 % de ses batteries à des sociétés qui étaient membres de l'une de ces deux associations. Sur la base de ce qui précède et en l'absence d'autres informations, cet état de fait a été jugé représentatif de la situation sur le marché intérieur chinois des batteries.
- (853) Il a donc été considéré que les deux producteurs non intégrés de l'échantillon achetaient leurs batteries auprès d'opérateurs clés considérés comme des «organismes publics» ou comme des organismes privés recevant des missions ou des ordres des pouvoirs publics chinois et que les producteurs de VEB chinois bénéficiaient de batteries vendues moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
- (854) De plus, en raison du défaut partiel de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, la Commission ne disposait pas de certaines informations cruciales sur la situation des fournisseurs de batteries sur le marché en Chine et sur d'éventuels ajustements à apporter.
- (855) Sur cette base, la Commission a conclu que les conditions existant sur le marché chinois ne justifiaient pas de procéder à des ajustements, compte tenu de l'absence de conditions de marché dans le pays d'origine et conformément aux dispositions de l'article 6, point d) ii), du règlement de base, et a donc calculé la référence en appliquant la méthode décrite plus haut.

(b) *Spécificité*

- (856) La série de mesures appliquée par les pouvoirs publics chinois était destinée à bénéficier exclusivement à l'industrie des VNE, dont fait partie l'industrie des VEB, étant donné que les batteries faisant l'objet des mesures ne sont utilisées que par l'industrie des VNE.

De surcroît, les actes juridiques spécifiques et les différents documents abordés au point i) de la section 3.7.2.1.1 identifient clairement l'industrie des VEB comme étant la bénéficiaire des mesures en question.

- (857) La Commission a donc conclu que les subventions sous la forme de la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate n'étaient pas disponibles de manière générale, mais étaient spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base. Aucune des parties intéressées n'a, par ailleurs, soumis de preuves donnant à penser qu'une telle forme de subventions reposait sur des conditions ou critères objectifs au sens de l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base.

⁽³⁸⁴⁾ La référence «hors de Chine» a été déterminée sur la base des prix applicables en Amérique du Nord, en Europe et en Asie, à l'exclusion donc de la Chine.

⁽³⁸⁵⁾ La référence «en Chine» a été déterminée sur la base des prix applicables en Chine. La référence «hors de Chine» a été déterminée sur la base des prix applicables en Amérique du Nord, en Europe et en Asie, à l'exclusion donc de la Chine.

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

(c) *Calcul du montant de la subvention*

- (858) La Commission a analysé les prix au kW/h et a tenu compte de la composition chimique (NMC ou LFP), du type de batterie (module ou assemblage en batterie) ainsi que des liens entre les sociétés. Sur cette base, elle a conclu que les prix d'achat à des sociétés liées étaient, en moyenne ⁽³⁸⁷⁾, supérieurs aux prix d'achat à des fournisseurs indépendants. L'écart dépassait 8 %, voire, dans certains cas, 20 % pour certaines combinaisons de composition chimique/type de batterie.
- (859) Au vu de ces écarts de prix, la Commission a analysé les informations figurant dans le dossier concernant le prix de transfert afin de déterminer si ces transactions pouvaient être considérées comme effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Toutefois, les informations figurant dans le dossier, à savoir les accords et contrats de prix communiqués, n'incluaient aucune information à ce sujet. Dans ce contexte, et vu que le groupe Geely n'a pas affirmé que ces transactions avaient été effectuées dans des conditions de pleine concurrence, la Commission n'était pas en mesure d'utiliser ces prix et a dû les remplacer par le prix payé au kW/h pour des produits similaires à des fournisseurs indépendants. Lorsque certaines sociétés du groupe Geely n'achetaient pas auprès de fournisseurs indépendants, le prix moyen pondéré au kW/h pour des produits similaires, au niveau du groupe Geely, a été utilisé. Cette comparaison a été effectuée au kW/h en tenant compte de la composition chimique de la batterie (LFP ou NMC) et du type de batterie (cellule, module ou assemblage en batterie). En l'absence de référence applicable aux modules, le prix de référence des cellules a été utilisé comme solution de remplacement prudente. Les valeurs de référence étaient fondées sur les prix des cellules de batterie obtenus auprès de BMI ⁽³⁸⁸⁾, compte tenu des prix moyens des cellules LFP ou NMC en dehors de la Chine pendant la période d'enquête, comme établi aux considérants ci-dessus.
- (860) Compte tenu du défaut partiel de coopération du groupe SAIC en ce qui concerne la fourniture de batteries et des données correspondantes décrites à la section 3.3.1.4, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. À cet égard, elle s'est appuyée sur un volume important d'achats effectués par l'autre groupe retenu dans l'échantillon qui achetait des batteries. Les transactions considérées excluaient certaines batteries destinées à des modèles BEV qui n'étaient pas similaires à celles vendues par SAIC.

Fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe Geely	10,32 %
Groupe SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Fourniture de LFP par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate

- (861) Comme indiqué ci-dessus, l'un des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon (le groupe BYD) est verticalement intégré. Dès lors, pour ce groupe, la Commission a examiné si la fourniture de matières premières essentielles pour la production de batteries utilisées dans les modèles construits par ce groupe pouvait constituer une subvention passible de mesures compensatoires. À ce stade, la Commission a axé son enquête sur le principal composant utilisé pour fabriquer des batteries, à savoir le LFP, qui représente plus de 25 % des coûts de production des batteries.
- (862) Au titre des articles 3 et 4 du règlement de base, trois éléments doivent se manifester pour établir l'existence d'une subvention passible de mesures compensatoires: 1) une contribution financière 2) un avantage; et 3) une spécificité. La Commission examinera ces éléments ci-dessous.

3.7.2.2.1. Contribution financière

(a) Fournisseurs de LFP agissant en tant qu'«organismes publics»

- (863) La Commission a d'abord cherché à déterminer si les fournisseurs de LFP pouvaient être considérés comme des organismes publics, de sorte que la fourniture de cette matière première essentielle moyennant une rémunération moins qu'adéquate pourrait être imputée aux pouvoirs publics chinois au sens de l'article 3, point 1) a), du règlement de base. Comme expliqué en détail à la section 3.5.1, considérants 409 à 418, le critère juridique

⁽³⁸⁷⁾ La comparaison entre les prix des fournisseurs liés et ceux des fournisseurs indépendants a été effectuée en tenant compte des volumes d'achat afin de calculer une différence moyenne pondérée entre les prix.

⁽³⁸⁸⁾ Un fournisseur de données et éditeur de renseignements sur les marchés pour la chaîne d'approvisionnement allant des batteries lithium-ion aux véhicules électriques; voir <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

régissant l'existence d'un organisme public doit être interprété conformément à la jurisprudence de l'OMC. Selon la jurisprudence pertinente mentionnée aux considérants 409 à 418, la question de savoir si les producteurs d'intrants en Chine fournissant des intrants sont des «organismes publics» (c'est-à-dire des entités qui possèdent ou exercent le pouvoir d'exercer des fonctions gouvernementales, ou en sont investies) devrait être examinée en tenant dûment compte i) du cadre juridique et économique existant dans le pays où opèrent les entités visées par l'enquête, ii) des liens entre ces entités et les pouvoirs publics ainsi que iii) des caractéristiques et fonctions essentielles de ces entités.

i) *Cadre juridique et économique existant en RPC*

- (864) Aux considérants 704 à 758, la Commission a déjà examiné le cadre juridique et économique existant en Chine, en démontrant comment, des intrants (y compris les matières premières telles que le LFP) aux produits intermédiaires (tels que les batteries), les pouvoirs publics chinois avaient mis en place un cadre garantissant que les fournisseurs d'intrants se conforment à leurs objectifs stratégiques visant à développer l'industrie des VEB. Les mesures pertinentes adoptées par les pouvoirs publics chinois afin d'atteindre leur objectif stratégique de soutenir les principales industries de la chaîne d'approvisionnement des VEB au bénéfice des producteurs de VEB, qui inclut à la fois les matériaux clés en amont utilisés dans la production de batteries et les batteries, sont examinées au point i) de la section 3.7.2.1.1.
- (865) En particulier, la «*loi sur les ressources minérales*» et les «*modalités de mise en œuvre de la loi sur les ressources minérales*» (considérant 723) montrent que l'État considère les ressources minérales comme lui appartenant et que les pouvoirs publics exercent un contrôle total sur l'allocation des ressources et peuvent décider de qui obtient les titres miniers et fixer les limites de ce qui est extrait. Le 14^e plan quinquennal sur les matières premières (considérant 714) soutient la mise en place d'un système de réserve de ressources naturelles auquel l'État et les entreprises participeront conjointement. Globalement, les pouvoirs publics chinois ont créé un système qui leur permet d'exercer un contrôle total sur les ressources minérales.
- (866) Plusieurs incitations destinées aux fournisseurs de matières premières utilisées dans la production de batteries sont également disponibles, telles que des incitations fiscales (considérant 721), des fonds d'orientation, des récompenses et des garanties en fonds propres (considérant 720).
- (867) La Commission a constaté en outre que le lithium-phosphate de fer ne faisait pas l'objet du remboursement de la TVA de 13 % lors de son exportation, ce qui le rend moins cher et plus abondant pour la consommation nationale que pour les exportations (considérant 753). Des preuves d'une intervention des pouvoirs publics chinois dans la fixation des prix des matières premières destinées aux véhicules à nouvelles énergies ont été relevées dans des déclarations effectuées par le MITI à la presse en 2022 (considérant 750), lorsque les pouvoirs publics s'étaient engagés à ramener le prix des matières premières utilisées dans les VNE (y compris le lithium) à un niveau raisonnable.
- (868) Eu égard à tout ce qui précède, il est démontré que les pouvoirs publics chinois ont établi, aux niveaux central et local, un certain nombre de politiques et de mesures ciblant les fournisseurs d'intrants en vue de soutenir, en définitive, l'industrie des VEB. Tous ces intrants représentent une part importante du coût de production des VEB. Grâce à ces politiques des pouvoirs publics chinois qui assurent un approvisionnement stable et considérable en ces intrants, conjugué à des prix plus bas, les producteurs de VEB bénéficient de subventions prenant la forme d'une forte réduction des coûts, ce qui leur permet de vendre des VEB à des prix plus bas, y compris sur le marché de l'Union.

(a) *Liens entre les fournisseurs de LFP et les pouvoirs publics chinois*

- (869) Après avoir analysé le cadre juridique et économique dans lequel opèrent les fournisseurs d'intrants, fortement dicté par les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois visant à développer l'industrie des VEB par l'intermédiaire des fournisseurs d'intrants, la Commission a également analysé les caractéristiques du marché intérieur chinois du LFP, les preuves attestant la présence/participation de l'État dans les entreprises fournissant des intrants ainsi que les autres indices indiquant que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle significatif sur ces entités (y compris leur organisation, leurs chaînes de pouvoirs décisionnels et leurs liens généraux avec les pouvoirs publics chinois).
- (870) Le LFP est un type de lithium dérivé du carbonate de lithium. Si le carbonate de lithium peut être obtenu auprès de fournisseurs à l'intérieur comme à l'extérieur de la Chine (la plupart des importations de carbonate de lithium de la Chine proviennent du Chili et d'Argentine⁽³⁸⁹⁾), selon les informations disponibles en ligne, environ 75 % du

⁽³⁸⁹⁾ Selon les statistiques d'importation de la Chine extraites de Global Trade Atlas (GTA), code SH 28369100, pour la période allant d'octobre 2022 à septembre 2023.

raffinage mondial de lithium est réalisé en Chine ⁽³⁹⁰⁾. Autrement dit, le monde dépend de la Chine pour le raffinage de lithium, et la position dominante de la Chine sur ce marché lui permet de déterminer les prix à l'échelle internationale. Cela a également été confirmé par les données relatives aux importations de LFP de la Chine en provenance du reste du monde, qui ont montré que les quantités de LFP obtenues auprès de pays tiers étaient insignifiantes ⁽³⁹¹⁾.

- (871) La Commission n'a pas été en mesure de trouver davantage d'informations dans le domaine public au sujet de la participation et du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur le marché de la fourniture de LFP dans son ensemble. Compte tenu de l'absence de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, comme expliqué plus en détail à la section 3.3.1.2, et du groupe BYD en ce qui concerne son principal fournisseur lié, comme expliqué à la section 3.3.4, la Commission a pu déduire qu'il était probable que le degré de participation des pouvoirs publics dans les fournisseurs de LFP et le contrôle qu'ils exercent sur ces derniers soient plus importants qu'il ne ressort des informations disponibles à ce sujet.
- (872) À cet égard, les informations disponibles en ligne sur la part de marché des producteurs de lithium en Chine ⁽³⁹²⁾ ont montré que les informations communiquées par le groupe BYD pouvaient être jugées représentatives du marché intérieur chinois. La Commission a tenu compte des informations communiquées par le seul producteur verticalement intégré inclus dans l'échantillon (le groupe BYD), qu'elle a jugées représentatives de l'ensemble du marché chinois des LFP. La Commission a recensé neuf fournisseurs de LFP au groupe BYD. Lorsqu'il lui a été impossible de trouver des informations dans le domaine public, elle a dû tirer des déductions sur la base de l'article 28 du règlement de base.
- (873) La Commission a établi que les neuf fournisseurs de lithium chinois se trouvaient tous en Chine. Elle en a donc déduit que le marché chinois du LFP était dominé par des fournisseurs nationaux.
- (874) La Commission a également établi que les activités des fournisseurs de LFP étaient réglementées par les mêmes associations subordonnées que les producteurs de batteries, à savoir l'AIBC et l'AICSE ⁽³⁹³⁾, et que, par conséquent, les dispositions examinées à la section 3.7.2.1 s'appliquent également aux fournisseurs de LFP. Comme souligné au considérant 773, l'AIBC et l'AICSE ne publient pas la liste complète de leurs membres en ligne. La Commission a pu prendre connaissance de la participation des sociétés à l'AIBC, à l'AICSE et à d'autres associations industrielles en consultant leurs rapports annuels et d'autres informations disponibles en ligne, telles que la liste des membres de leurs organes exécutifs. En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois ainsi que de données publiques officielles comprenant la liste complète des membres de l'AIBC et de l'AICSE, la Commission a estimé que davantage de fournisseurs pourraient être membres de ces associations. De fait, sur les neuf fournisseurs de LFP au groupe BYD, la Commission a constaté qu'au moins deux d'entre eux étaient membres de l'AIBC et étaient également en partie détenus par l'État. Il a également été constaté que deux autres fournisseurs étaient en partie détenus par l'État. Selon son rapport annuel, l'une des sociétés partiellement détenues par l'État était aussi gérée comme une entreprise possédant des fonds publics ⁽³⁹⁴⁾. Une autre société s'est avérée être membre de l'AICSE. L'entreprise publique et les autres membres de l'AIBC et de l'AICSE représentaient 90 % du volume total de LFP fourni au producteur-exportateur retenu dans l'échantillon et jusqu'à 92 % de sa valeur totale pendant la période d'enquête. L'un des plus grands fournisseurs n'était pas seulement membre de l'AIBC, mais faisait aussi partie de son conseil exécutif. Par conséquent, la Commission a établi que plusieurs fournisseurs de LFP, qui représentaient la quasi-totalité du LFP acheté par BYD et qui faisaient également partie des plus grands acteurs du marché, s'étaient avérés être membres de l'AIBC et/ou de l'AICSE.
- (875) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que le marché intérieur chinois des LFP était largement dominé par des fournisseurs nationaux qui sont, dans une large mesure, membres d'associations subordonnées telles que CBIA, CIAPS et Hunan Battery Industry association et/ou l'État.

⁽³⁹⁰⁾ Voir «The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts», Bloomberg, 1^{er} décembre 2022, disponible à l'adresse suivante: <https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/>.

⁽³⁹¹⁾ Selon les statistiques d'importation de la Chine extraites du GTA, code SH 28429040, pour la période allant d'octobre 2022 à septembre 2023.

⁽³⁹²⁾ Voir les «10 principaux producteurs chinois de lithium-phosphate de fer (janvier-août)», 16 octobre 2023, disponible (en chinois) à l'adresse suivante: <https://www.es.cn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82>.

⁽³⁹³⁾ https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 29.

⁽³⁹⁴⁾ Voir <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, p. 82.

- (876) La Commission a en outre examiné les liens entre les pouvoirs publics chinois et les fournisseurs de LFP afin de déterminer si l'État exerçait un contrôle significatif sur les entités en cause et leur comportement sur le marché.
- (877) La Commission a également trouvé des preuves de l'influence du PCC par l'intermédiaire d'une association pour la construction du parti dans certains des principaux fournisseurs de LFP du groupe BYD. À l'instar de CATL (considérant 786), les statuts de trois fournisseurs de LFP du groupe BYD contenaient des dispositions spécifiques sur l'établissement des organisations du PCC et les activités des parties au sein de la société.
- (878) La Commission a constaté que 89 % du volume total de LFP fourni au groupe BYD et jusqu'à 91 % de la valeur totale pendant la période d'enquête provenaient de fournisseurs de LFP qui étaient membres de l'AIBC et/ou de l'AICSE. Un autre grand fournisseur de LFP était aussi détenu en partie par l'État et géré, selon ses rapports annuels, comme une entreprise possédant des fonds publics.
- (879) Sur la base a) du niveau de contrôle exercé par les pouvoirs publics chinois sur les associations industrielles chinoises analysées au point ii) de la section 3.7.2.1.1 (à savoir l'AIBC et l'AICSE); b) du constat selon lequel la plupart des producteurs nationaux de LFP chinois faisaient partie de ces associations, étaient détenus par l'État ou étaient gérés en tant qu'entreprises possédant des fonds publics (considérant 873); et c) du fait que les statuts de plusieurs fournisseurs de LFP contenaient des dispositions relatives à l'établissement d'organisations du PCC au sein de l'entreprise (considérant 876), la Commission a conclu que le marché du LFP était dominé par plusieurs sociétés gérées et contrôlées par l'État du fait de leur participation à des associations industrielles telles que l'AIBC et l'AICSE. Compte tenu de leur présence dans la gestion des associations ainsi que dans l'orientation de leurs décisions commerciales, les pouvoirs publics chinois sont en mesure d'exercer un contrôle significatif sur les fournisseurs de batteries, également par le biais de leur participation à l'AIBC et à l'AICSE.

(b) *Caractéristiques et fonctions essentielles des fournisseurs de lithium*

- (880) En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois concernant le nombre de fournisseurs nationaux de lithium et de batteries pour VEB, ainsi que d'autres informations sur les indices formels de la participation des pouvoirs publics dans ces fournisseurs et du contrôle qu'ils exercent sur eux, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base. Pour ce faire, la Commission a analysé la situation des fournisseurs de lithium présentée par le seul producteur verticalement intégré inclus dans l'échantillon (le groupe BYD). Lorsqu'il lui a été impossible de trouver des informations dans le domaine public, elle a dû tirer des déductions sur la base de l'article 28 du règlement de base.
- (881) La Commission a constaté que certains de ces fournisseurs étaient en partie détenus, directement ou indirectement, par l'État. En particulier, la Commission a établi que le principal fournisseur de LFP du groupe BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., était partiellement détenu par l'État, puisqu'au moins 21,9 % de ses actions étaient détenues par des entités elles-mêmes détenues par l'État en 2022 ⁽³⁹⁵⁾. Malgré cette apparente détention partielle par l'État, cette société était gérée en tant qu'entreprise à actions détenue par l'État ⁽³⁹⁶⁾. Trois autres fournisseurs du groupe BYD se sont également avérés être partiellement détenus, directement ou indirectement, par l'État ⁽³⁹⁷⁾. En outre, la Commission a également établi la présence et l'influence généralisée des membres et des organisations du PCC au sein de nombreuses sociétés fournissant du LFP à BYD. Le cadre dans lequel les organisations du PCC opèrent dans les entreprises ainsi que leur finalité ont été décrits aux considérants 785 et 786. Il a été constaté que des fournisseurs de lithium du groupe BYD, qui représentaient plus de 90 % de ses achats de LFP en valeur ou en volume, faisaient partie d'associations industrielles agissant en tant qu'«organismes publics» au sens de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC et dont les membres, du fait que leur participation à l'association, sont investis de la même autorité publique.
- (882) La Commission a examiné si les fournisseurs de LFP étaient investis d'un pouvoir gouvernemental et s'ils exerçaient ce pouvoir pour exécuter des fonctions gouvernementales. Il a été démontré que les fournisseurs de LFP respectaient et mettaient en œuvre les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois mentionnés au point i) de la section 3.7.2.1.1 et exerçaient donc des fonctions gouvernementales.

⁽³⁹⁵⁾ Voir http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 76.

⁽³⁹⁶⁾ Voir <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, p. 82.

⁽³⁹⁷⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF p115;
<https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784>; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF p88

- (883) Compte tenu du défaut de coopération des pouvoirs publics chinois (voir section 3.2.3), la Commission a dû se fonder sur des informations disponibles en ligne. Elle a trouvé des éléments démontrant que des fournisseurs de LFP exécutaient des missions nationales, par exemple dans le district d'Anju (ville de Suining, Sichuan) et dans le Yunnan. Ces deux projets concernent les filiales de Hunan Yuneng New Energy Materials, le plus grand producteur de LFP en Chine ⁽³⁹⁸⁾, dont les principaux clients sont BYD et CATL ⁽³⁹⁹⁾. En outre, durant la période d'enquête, BYD et CATL comptaient tous deux, avec un groupe détenu par l'État, parmi les actionnaires de Hunan Yuneng New Energy Materials ⁽⁴⁰⁰⁾.
- (884) Le district de Suining est particulièrement important pour ses réserves de lithium. Comme déjà indiqué au considérant 724, la Commission a trouvé des éléments de preuve concernant des plans nationaux contenant des dispositions relatives à la production annuelle, aux objectifs de rentabilité et aux objectifs de développement, tels que, d'ici à 2025, une production annuelle de plus de 800 000 tonnes de matériaux d'électrodes positifs et de plus de 500 000 tonnes de précurseurs d'électrodes positifs. Dans ce cadre, en 2021, Hunan Yuneng New Energy Materials, premier producteur chinois de LFP, et Suining City ont signé un accord pour la construction d'un projet produisant chaque année 110 000 tonnes de matériaux d'électrodes positifs pour batteries au lithium ⁽⁴⁰¹⁾. Cet accord faisait partie d'un ensemble d'accords conclus avec différentes sociétés du secteur des batteries en vue de l'établissement de la «*capitale chinoise de l'industrie du lithium*», qui est l'un des principaux objectifs du plan de Suining.
- (885) En 2021, Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials a conclu un accord avec les autorités municipales d'Anning en vue de l'établissement d'une ligne de production dans le parc industriel d'Anning ⁽⁴⁰²⁾. Yunnan Yuneng est une autre filiale de Hunan Yuneng New Energy Materials, mentionnée au considérant 883. Cet accord s'inscrit dans le cadre plus large des accords relatifs à la construction du «Nouveau district de Dianzhong»; comme mentionné sur le site web des autorités de la province du Yunnan: «**Le plan d'action triennal pour le développement de l'industrie des batteries à nouvelles énergies dans la province du Yunnan (2022-2024)** (ci-après le "plan d'action du Yunnan") [caractères gras ajoutés] indique clairement que des bases industrielles pour la production de batteries à nouvelles énergies seront construites dans le Nouveau district de Dianzhong et à d'autres endroits. Le comité de travail du Parti et le comité de gestion du Nouveau district ont immédiatement fixé l'objectif de "construire un nouveau pôle industriel pour la production de batteries à nouvelles énergies de 100 milliards d'unités" afin de développer l'ensemble de la chaîne industrielle. Donner la priorité à la production de matériaux de base tels que les électrodes positives et négatives, les diaphragmes, les feuilles de cuivre/aluminium, les électrolytes, les coques et d'autres matériaux auxiliaires pour les batteries à nouvelles énergies et à la production et à la fabrication de cellules de batteries et d'assemblages en batterie, promouvoir des investissements précis, œuvrer en vue de la création d'un endroit rassemblant l'ensemble de la chaîne industrielle et s'efforcer de construire un grand pôle industriel écologique national pour les batteries à nouvelles énergies dans la région d'Anning d'ici le terme du "14e plan quinquennal"» ⁽⁴⁰³⁾. Dès lors, sur la base des éléments de preuve recueillis, la construction de lignes de production dans le parc industriel d'Anning est également destinée à atteindre les objectifs figurant dans le plan d'action du Yunnan.
- (886) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a également examiné si le fait que les fournisseurs de LFP étaient investis d'un pouvoir gouvernemental et étaient considérés comme des «organismes publics» avait une incidence sur les prix pour les producteurs de VEB sur le marché intérieur chinois.
- (887) En l'absence de coopération d'un quelconque fournisseur de lithium lié ou indépendant, comme expliqué à la section 3.3.1.2, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. À cet égard, la Commission rappelle qu'elle n'a pas disposé d'informations essentielles concernant la structure du marché intérieur des matières premières et le mécanisme de fixation des prix. Elle a donc dû se fonder sur les données disponibles et a considéré que les informations fournies par le producteur verticalement intégré inclus dans l'échantillon étaient représentatives de la situation sur le marché intérieur chinois du LFP.

⁽³⁹⁸⁾ Voir «China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms», S&P Global, 9 mai 2023, disponible à l'adresse suivante: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms>.

⁽³⁹⁹⁾ Voir «Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%», Energy Trend, 24 avril 2023, disponible à l'adresse suivante: <https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html>.

⁽⁴⁰⁰⁾ Voir http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 76

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

⁽⁴⁰²⁾ «Le Nouveau district central du Yunnan accélère la création du pôle industriel des batteries à nouvelles énergies», pouvoirs publics de la province du Yunnan, 8 juillet 2022, disponible (en chinois) à l'adresse suivante: https://www.yn.gov.cn/ztg/zxylcyfzqy/cypyzd/202207/t0220708_244167.html.

⁽⁴⁰³⁾ *Ibidem*.

- (888) La Commission a conclu au considérant 795 que l'AIBC et l'AICSE étaient toutes deux investies du pouvoir gouvernemental de réguler et d'orienter le comportement économique de leurs membres au bénéfice de l'industrie des VEB et que les activités des fournisseurs de LFP étaient également réglementées par les mêmes associations subordonnées (voir considérant 873).
- (889) Le LFP est un type de lithium dérivé du carbonate de lithium et la position dominante de la Chine sur le marché du raffinage de LFP lui permet de déterminer les prix à l'échelle internationale. Comme déjà décrit au considérant 869, la Commission a constaté que la Chine importait des quantités insignifiantes de LFP⁽⁴⁰⁴⁾, ce qui prouve que les fournisseurs nationaux chinois sont plutôt «suiveurs» que «fixeurs» de prix et qu'ils jouissent d'un pouvoir discrétionnaire quant à leur politique de prix, compte tenu de la position dominante de la Chine dans le secteur du raffinage du LFP.
- (890) Cela a également été confirmé par le fait que 100 % des fournisseurs de LFP du groupe BYD étaient établis en Chine.
- (891) En ce qui concerne les prix eux-mêmes, la Commission a établi que le prix d'achat mensuel moyen du LFP payé par le seul producteur de VEB intégré avait diminué de [40 – 60 %] au cours de la période d'enquête, tandis que le prix à l'exportation mensuel moyen du même produit originaire de la RPC était resté stable sur la même période⁽⁴⁰⁵⁾. Une telle baisse de prix a été observée pour tous les grands fournisseurs de LFP du groupe BYD. Selon la Commission, cela confirme que les pouvoirs publics chinois veillent, au moyen du mécanisme en place, notamment des associations industrielles et des mesures de soutien des producteurs de LFP, à ce que du LFP à prix bas soit fourni aux producteurs de VEB et à ce que les fournisseurs de LFP suivent strictement le mécanisme de prix mis en place. Les producteurs de LFP sont tenus d'exercer des fonctions publiques lorsqu'ils fournissent du LFP aux producteurs nationaux, au lieu d'agir en tant qu'opérateurs économiques rationnels.
- (892) En ce qui concerne le principal fournisseur de BYD, la Commission a établi que son contrat avec le groupe BYD contenait une disposition relative au prix garantissant que ce dernier bénéficie de l'approvisionnement le plus favorable⁽⁴⁰⁶⁾, c'est-à-dire qu'il ne paie pas plus cher que tout autre client de Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Cette disposition est également confirmée dans le prospectus d'offre publique initiale publié par la même société, qui indique que «[l]a partie A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] promet d'offrir à la partie B [le groupe BYD] les conditions d'approvisionnement en lithium-phosphate de fer les plus favorables (y compris sur le plan de l'approvisionnement, de la quantité et du prix d'approvisionnement), qui ne dépasseront pas le prix le plus bas des produits similaires vendus par la partie A à d'autres clients»⁽⁴⁰⁷⁾. Le même document reconnaissait également que BYD était un investisseur stratégique dans Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.
- (893) En outre, si CATL est aussi à la fois investisseur stratégique et client important de Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.⁽⁴⁰⁸⁾, la Commission a établi au considérant 801 que ses statuts disposaient que «le prix d'une opération avec une partie liée est fixé par l'État»⁽⁴⁰⁹⁾. Dès lors, compte tenu des liens entre les deux sociétés et en l'absence de toute autre preuve indiquant le contraire, la Commission a considéré que le prix payé par CATL pour le LFP était fixé par l'État. Cela couvre une grande partie du LFP acheté sur le marché chinois et destiné aux producteurs de VEB, étant donné que CATL est le plus grand producteur «indépendant» de batteries en Chine⁽⁴¹⁰⁾.
- (894) Par conséquent, étant donné que Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd est tenu d'offrir au groupe BYD les conditions d'approvisionnement en LFP les plus favorables sur le plan des prix, comme décrit au considérant 891, la Commission a déduit que CATL et le groupe BYD, qui sont les deux plus grands producteurs de batteries sur le marché chinois, achetaient du LFP au prix le plus favorable, fixé par l'État grâce à un mécanisme de prix conçu par les pouvoirs publics chinois en vue de bénéficier à l'industrie des VEB.

⁽⁴⁰⁴⁾ Selon les statistiques d'importation de la Chine extraites du GTA, code SH 28429040, pour la période allant d'octobre 2022 à septembre 2023.

⁽⁴⁰⁵⁾ Selon les statistiques d'exportation de la Chine extraites du GTA, code SH 28429040, pour la période allant d'octobre 2022 à septembre 2023.

⁽⁴⁰⁶⁾ Cela signifie que les conditions offertes par le fournisseur à BYD ne peuvent pas être moins favorables que celles offertes par ce fournisseur à d'autres clients. Par exemple, le prix pratiqué par le fournisseur à l'égard de BYD ne peut être plus élevé que celui qu'il facture à d'autres clients pour le même produit.

⁽⁴⁰⁷⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, p. 1.1.384.

⁽⁴⁰⁸⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, p. 1.1.47.

⁽⁴⁰⁹⁾ https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

⁽⁴¹⁰⁾ Rapport de Rhodium Group, p. 41.

(895) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission a établi que les fournisseurs de LFP n'étaient pas libres de fixer leurs prix en fonction de considérations normales liées au marché et de maximiser leurs bénéfices. Ce constat est non seulement illustré par l'intervention des pouvoirs publics chinois sur le marché, comme décrit au considérant 750, mais aussi par le mécanisme de fixation des prix bénéficiant aux principaux opérateurs économiques des industries des batteries et du VEB, comme décrit aux considérants 891 à 893. Ce qui précède confirme que les fournisseurs de LFP fournissent cet intrant aux producteurs de VEB moyennant une rémunération moins qu'adéquate, conférant ainsi un avantage à ces producteurs.

(c) *Conclusion*

(896) Sur la base des informations analysées ci-dessus, la Commission a conclu que les fournisseurs de LFP étaient investis d'un pouvoir gouvernemental et exerçaient des fonctions gouvernementales. Compte tenu des plans des pouvoirs publics chinois et des mécanismes stricts de contrôle et de supervision applicables qui régissent les associations, les actes de ces associations et de leurs membres ainsi que les autres fournisseurs sont, en réalité, des actes des pouvoirs publics chinois.

(897) De même, la Commission a considéré que les sociétés qui fournissaient du phosphate de lithium étaient également investies d'un pouvoir gouvernemental et exerçaient des fonctions gouvernementales dans la mesure où elles doivent aussi se conformer aux politiques des pouvoirs publics chinois abordées à la section 3.7.2 au lieu d'agir selon les principes d'organisation de l'économie de marché afin de maximiser leurs bénéfices. Leurs décisions et leur gestion opérationnelles sont clairement affectées par ces politiques des pouvoirs publics chinois qui leur enjoignent de fournir du LFP meilleur marché ou à des prix imposés en vue du développement de l'industrie des VEB ainsi que de suivre les orientations relatives aux objectifs de production, ce qui ne saurait donc être considéré comme l'expression d'un comportement privé en économie de marché. Les éléments de preuve recueillis concernant la tarification sur le marché intérieur et la politique de prix pratiquée sur le marché à l'exportation par rapport à celle pratiquée sur le marché intérieur confirment en outre que les producteurs chinois de LFP respectent les politiques des pouvoirs publics chinois plutôt que les principes du marché libre.

(898) Les caractéristiques du marché intérieur chinois et les mécanismes de tarification qui sont mis en œuvre et surveillés par les associations de batteries, leurs membres et les fournisseurs de LFP corroborent également la conclusion selon laquelle ces acteurs sont investis d'un pouvoir gouvernemental et exercent des fonctions gouvernementales.

(899) En conséquence, la Commission a considéré que les pouvoirs publics chinois avaient créé un environnement dans lequel du LFP était fourni aux producteurs de VEB verticalement intégrés et aux producteurs de batteries tels que CATL, qui agit en tant qu'organisme public mettant en œuvre une politique publique, moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Sur ce fondement, la Commission a conclu que les associations de batteries, y compris l'AIBC et l'AICSE, les membres de ces associations et tous les autres fournisseurs de batteries et de lithium étaient également considérés comme des organismes publics au sens de l'article 1.1, point a) 1), de l'accord SMC, étant donné qu'ils n'ont d'autre choix que de se conformer aux objectifs stratégiques globaux des pouvoirs publics chinois au profit des producteurs de VEB.

(b) *Producteurs de LFP agissant en tant qu'organismes privés chargés ou ayant reçu l'ordre d'exécuter des fonctions*

(900) Outre ses conclusions selon lesquelles les producteurs de LFP sont des «organismes publics» au sens de l'article 3, point 1) a), du règlement de base, la Commission a aussi procédé à l'étude de la question subsidiaire visant à déterminer si les pouvoirs publics chinois octroyaient une contribution financière en chargeant les producteurs de batteries (en tant qu'organismes privés) de fournir des batteries aux producteurs de LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquate, ou en leur ordonnant de le faire, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base.

(901) Cette analyse est effectuée en tenant compte du critère juridique applicable examiné aux considérants 822 à 826. La Commission a examiné en premier lieu si le soutien des pouvoirs publics chinois à l'industrie chinoise des VEB sous la forme de la procuration de LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquate constitue effectivement un objectif des diverses mesures des pouvoirs publics concernées et non un simple «effet secondaire» de l'exercice de pouvoirs généraux de réglementation. L'enquête a notamment cherché à déterminer si les prix plus bas du LFP constatés faisaient partie des objectifs des pouvoirs publics ou si ces prix plus bas étaient plutôt un corollaire «involontaire» de la réglementation publique générale. La Commission a conclu que les différentes interventions des pouvoirs publics chinois avaient pour objectif de soutenir l'industrie des VEB et que les prix plus bas des batteries et du LFP étaient un objectif escompté de ces mesures, qui ont elles-mêmes mises en application par l'intermédiaire des associations industrielles qui ont l'obligation de respecter et de faire appliquer ces plans.

- (902) Au fil des ans, les pouvoirs publics chinois ont adopté plusieurs mesures destinées à réaliser leur objectif stratégique. À la section 3.2, la Commission a exposé en détail les informations et le contexte expliquant l'importance que les pouvoirs publics chinois accordent au développement de l'industrie des VEB et des industries qui gravitent autour d'elle.
- (903) L'industrie du LFP, avec celle des batteries, bénéficie d'un important soutien en Chine. Il existe un grand nombre de règlements, adoptés par différentes autorités publiques, qui supervisent chaque aspect de l'industrie des batteries, ainsi que leurs matériaux en amont, comme démontré au point i) de la section 3.7.2.1.1, en particulier la «loi sur les ressources minérales» et les «modalités de mise en œuvre de la loi sur les ressources minérales» (considérant 723) ainsi que le 14^e plan quinquennal sur les matières premières (considérant 714). En outre, des preuves d'une intervention des pouvoirs publics chinois dans la fixation des prix des matières premières destinées aux véhicules à nouvelles énergies ont été relevées dans des déclarations effectuées par le MITI à la presse en 2022 (considérant 750), lorsque les pouvoirs publics s'étaient engagés à ramener le prix des matières premières utilisées dans les VNE (y compris le lithium) à un niveau raisonnable.
- (904) En outre, la Commission a déjà établi que les associations industrielles chinoises (à savoir l'AIBC et l'AICSE) n'étaient pas des associations industrielles indépendantes, vu le niveau de contrôle qu'exercent les pouvoirs publics chinois sur elles (considéranants 777 à 784) et les fonctions qu'elles exercent, ce qui prouve qu'elles sont investies d'un pouvoir gouvernemental (considéranants 791 à 798). En particulier, les membres de l'AICSE ont le pouvoir de «renforcer l'autodiscipline de l'industrie» et de «réguler l'association, l'industrie et le comportement des membres», tandis que les membres de l'AIBC ont le pouvoir de «coordonner les problèmes rencontrés au niveau de la production, des ventes et des exportations des sociétés». Ces deux associations exercent donc également des fonctions gouvernementales en ce sens où leur rôle est de mettre en œuvre les politiques des pouvoirs publics chinois visant à fournir du LFP meilleur marché au bénéfice de l'industrie nationale des VEB et de surveiller que tous les fournisseurs concernés respectent pleinement ces politiques.
- (905) Cela confirme que les fournisseurs de LFP n'agissent pas en tant qu'opérateurs du marché libre sur le marché intérieur chinois et ne prennent pas des décisions rationnelles d'un point de vue économique, comme l'illustrent les tendances complètement différentes des prix intérieurs et des prix à l'exportation du LFP (considérant 919). De fait, leur comportement irrationnel prouve qu'ils ont reçu pour consigne des pouvoirs publics chinois de fournir du LFP meilleur marché à l'industrie nationale des VEB. Cela est également confirmé par les conclusions formulées au considérant 892 ci-dessus, dans lesquelles la Commission a déduit que la majorité des prix du LFP sur le marché, c'est-à-dire le LFP acheté par CATL et BYD à des fournisseurs liés, sont directement et indirectement fixés par l'État.
- (906) En outre, la Commission a trouvé, dans les politiques nationales et locales, des éléments prouvant que les fournisseurs de LFP étaient éligibles à une série de mesures de soutien, examinées au point i) de la section 3.7.2.1.1. Il est rappelé qu'aucun fournisseur en amont n'a coopéré à la présente enquête et que la Commission n'a donc pas pu déterminer si des fournisseurs de LFP avaient bénéficié des mesures de soutien énumérées au point i) de la section 3.7.2.1.1. À cet égard, la Commission a établi que le principal fournisseur de LFP de BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, bénéficiait d'un large éventail de subventions directes en plus des avantages fiscaux auxquels lui donne droit son certificat d'entreprise de technologies de pointe⁽⁴¹¹⁾.
- (907) Sur cette base, et compte tenu du cadre de soutien établi par les pouvoirs publics chinois, on peut raisonnablement déduire que d'autres fournisseurs de LFP bénéficieraient également de ces incitations, de sorte que les pouvoirs publics chinois pourraient ordonner à d'autres entreprises d'accroître et de faciliter l'approvisionnement national en LFP au profit du développement de l'industrie des VEB.
- (908) En outre, comme déjà exposé au considérant 873, les fournisseurs de LFP qui étaient membres de l'AIBC et/ou de l'AICSE représentaient plus de 90 % du volume total de LFP fourni au groupe BYD et plus de 90 % de sa valeur totale pendant la période d'enquête. La Commission a par ailleurs constaté que les associations industrielles chinoises susmentionnées n'étaient pas des associations indépendantes agissant selon les principes de l'économie de marché, mais des entités placées sous l'autorité des pouvoirs publics chinois et gérées par ces derniers par l'intermédiaire du Conseil des affaires d'État [voir point ii) de la section 3.7.2.1.1 a)]. En particulier, il a été constaté que les deux associations réalisaient des tâches que leur confiaient les pouvoirs publics (considéranants 781 et 783) et que leur rôle était d'aider le gouvernement à mettre en œuvre les politiques gouvernementales et à réguler le comportement de leurs membres. Le fait que les associations et leurs membres soient investis du pouvoir de «renforcer l'autodiscipline de l'industrie», de «réguler l'association, l'industrie et le comportement des membres» et, dans le cas spécifique de l'AIBC, de «coordonner les problèmes rencontrés au niveau de la production, des ventes et des exportations des sociétés» montre que ces associations sont des organismes publics chargés par les pouvoirs publics chinois d'ordonner à leurs membres d'adapter leurs décisions économiques au bénéfice de l'industrie des VEB.

⁽⁴¹¹⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 122, 128 et 150.

- (909) La Commission a estimé qu'au regard des éléments de preuve disponibles, les pouvoirs publics chinois avaient joué un « rôle plus actif que de simples actes d'encouragement », comme l'exige l'Organe d'appel de l'OMC ⁽⁴¹²⁾. Les mesures prises par les pouvoirs publics chinois restreignent la liberté d'action des producteurs de LFP en limitant dans la pratique leur capacité de décider du prix auquel ils vendent leur produit, comme le montrent les plans examinés à la section 3.2, au profit de l'industrie des VEB. Le rôle joué par les pouvoirs publics chinois est allé largement au-delà d'une intervention ordinaire en tant que régulateur du marché. Les mesures pertinentes, y compris des restrictions à l'exportation de LFP et des mesures de soutien des fournisseurs de LFP, ne réglaient pas uniquement des aspects généraux du marché, mais imposaient un comportement spécifique aux fournisseurs de LFP. Toutes ces mesures ont été prises pour que les fournisseurs de LFP procurent du LFP meilleur marché au profit de l'industrie des VEB. Cette intention a été mise en évidence par de nombreuses déclarations et actions stratégiques abordées aux sections 3.7.2.1.1 et 3.7.2.2.1.
- (910) En obligeant les fournisseurs de LFP à se conformer à ces mesures, qui étaient elles-mêmes mises en application par l'intermédiaire des associations industrielles qui ont l'obligation de respecter et de faire appliquer ces plans, les pouvoirs publics chinois les ont privés de la capacité de choisir librement leurs stratégies de vente en fonction de considérations liées au marché. En d'autres termes, ces mesures représentent clairement un « lien démontrable » entre l'acte des pouvoirs publics et le comportement des sociétés de batteries. Les pouvoirs publics chinois se sont servis des entreprises de batteries comme de mandataires pour soutenir les producteurs de VEB.
- (911) Enfin, la Commission a examiné si la fourniture effective de LFP différait véritablement de ce que les pouvoirs publics auraient fait eux-mêmes. La Commission a considéré que tel était le cas. Au lieu de fournir directement du LFP à l'industrie des VEB en vue de réaliser leurs objectifs de politique publique visant à stimuler le développement de cette industrie, les pouvoirs publics chinois incitent les entités privées à le faire à leur place au moyen d'une série de mesures. De plus, dans la mesure où cette fourniture de biens par les pouvoirs publics a trait à certaines recettes fiscales (notamment l'offre de subventions sur les intrants ou l'abandon de recettes en fournissant des biens moyennant une rémunération moins qu'adéquate), une telle action devrait être interprétée comme les fonctions typiques qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics.
- (912) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a conclu que la série de mesures adoptée par les pouvoirs publics chinois a donné lieu à une contribution financière sous forme de la fourniture, par les pouvoirs publics, de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate aux producteurs-exportateurs chinois de VEB, conformément à l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base.

3.7.2.2.2. *Avantage, spécificité et calcul du montant de la subvention*

(a) *Avantage*

- (913) Comme expliqué à la section 3.3.1.2, aucun fournisseur fabricant de LFP ou de batteries indépendant n'a fourni d'informations à la Commission en répondant au questionnaire spécifique destiné aux fournisseurs d'intrants en Chine. Le fournisseur de LFP lié de BYD n'a pas répondu au questionnaire, et la Commission n'a pas pu déterminer si le prix auquel le groupe BYD achetait du LFP pouvait être considéré comme un prix de pleine concurrence.
- (914) En conséquence, la Commission a dû s'appuyer sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base, pour déterminer le niveau de l'avantage conféré aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon qui achetaient du LFP et des batteries sur le marché intérieur.
- (915) La Commission a conclu aux considérants 895 à 898 que les fournisseurs de LFP devaient être considérés comme des organismes publics et/ou des sociétés privées ayant fait l'objet d'une action de charger ou d'ordonner des pouvoirs publics.
- (916) Conformément à l'article 3, point 2), à l'article 5 et à l'article 6, point d), du règlement de base, la Commission a estimé le montant de la subvention passible de mesures compensatoires, à savoir l'avantage conféré au bénéficiaire, tel que constaté pour la période d'enquête.
- (917) La Commission a donc d'abord évalué si les prix en Chine pouvaient constituer une référence appropriée.
- (918) En raison du défaut partiel de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, la Commission ne disposait pas de certaines informations cruciales sur la situation des fournisseurs de matières premières utilisées dans la fabrication de batteries sur le marché en Chine et sur d'éventuels ajustements à apporter. La Commission a jugé que les conditions existant sur le marché de la RPC étaient faussées, compte tenu des politiques nationales et sectorielles applicables mises en œuvre par tous les opérateurs économiques.

⁽⁴¹²⁾ Rapport de l'Organe d'appel, DS 296, point 115.

- (919) Il existe plusieurs exemples d'une intervention et d'un soutien marqués des pouvoirs publics dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des VEB qui ont empêché la dynamique habituelle du marché de fixer le prix. Les prix du principal intrant utilisé dans la production de batteries, à savoir le LFP, a donc été jugé être non pas un prix de marché, mais un prix influencé par les pouvoirs publics afin d'atteindre leurs objectifs stratégiques.
- (920) Cela est également démontré par le fait que les prix auxquels BYD achetait du LFP sur le marché intérieur étaient largement inférieurs au prix à l'exportation chinois. La Commission a conclu que la forte tendance à la baisse (plus de 30 %) observée pour le prix d'achat intérieur du LFP au cours de la période d'enquête était totalement déconnectée de l'évolution du prix des exportations de la RPC vers le reste du monde, qui, lui, est resté relativement stable. Dès lors, les données dont disposait la Commission ont montré non seulement que les pouvoirs publics chinois ont établi, par le biais des associations et de leurs membres agissant en tant qu'organismes publics, un mécanisme de tarification pour les matières premières utilisées pour les batteries, en particulier le LFP, mais aussi que l'effet de ce mécanisme était visible sur le marché intérieur chinois pendant la période d'enquête.
- (921) Pour cette seule raison, la Commission a considéré que les prix du LFP sur le marché intérieur chinois étaient faussés et ne pouvaient être utilisés comme référence aux fins de la détermination de l'avantage.
- (922) La Commission a donc dû chercher des références appropriées en dehors du pays.
- (923) Conformément à l'article 6, point d), deuxième alinéa, ii), du règlement de base, la Commission a examiné les plus grands producteurs de LFP en considérant qu'ils représentaient les approximations les plus proches possible d'un prix intérieur chinois non faussé.
- (924) Compte tenu de la position dominante de la Chine sur le marché de la production de LFP et du fait qu'aucun autre prix étranger au pays n'a pu être trouvé, et, eu égard à l'impossibilité d'opérer une comparaison entre les prix sur le marché intérieur chinois et les prix étrangers, la Commission a dû se fonder sur les prix des exportations de la Chine vers le reste du monde, livrées sur une base FOB. Ces prix ont donc été jugés constituer une référence appropriée au regard de la position dominante existante de la Chine concernant ce type spécifique de lithium et de l'absence de toute autre référence raisonnable. Sur cette base, la Commission a constaté que les prix du LFP sur le marché intérieur étaient inférieurs aux prix des exportations vers le reste du monde.

(b) Spécificité

- (925) L'ensemble de mesures appliquées par les pouvoirs publics chinois afin d'assurer la fourniture de LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquante, y compris des restrictions des exportations et un soutien aux producteurs de LFP afin qu'ils se conforment à leurs objectifs et plans stratégiques, ne profitent qu'à certaines industries qui achètent du LFP. En outre, le LFP est un type spécifique de lithium raffiné destiné à la production de batteries utilisées dans les VEB.
- (926) La Commission a dès lors conclu que les subventions sous la forme de la fourniture de LFP pour la production de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquante étaient spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base. Ces subventions sont limitées à une catégorie d'entreprises ou d'industries, notamment celles qui utilisent du LFP en tant qu'intrant. Aucune des parties intéressées n'a, par ailleurs, soumis de preuves donnant à penser qu'une telle forme de subventions reposait sur des conditions ou critères objectifs au sens de l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base.

(c) Calcul du montant de la subvention

- (927) La Commission a comparé le prix intérieur auquel le groupe BYD achetait du LFP pendant la période d'enquête avec le prix à l'exportation moyen chinois pendant la même période ⁽⁴¹³⁾.
- (928) Un des fournisseurs de LFP s'étant également avéré être une société liée du groupe BYD pendant une partie de la période d'enquête, et en l'absence de réponse au questionnaire de la part de ce fournisseur, comme exposé à la section 3.3.4, la Commission ne disposait pas d'éléments dans le dossier démontrant que les prix fixés par le fournisseur en amont et le groupe BYD n'étaient pas affectés par leurs liens. La Commission n'avait donc aucune preuve que ces prix avaient été fixés dans des conditions de pleine concurrence et elle les a donc remplacés par le prix d'achat moyen du LFP auprès de fournisseurs indépendants.

⁽⁴¹³⁾ Selon les statistiques d'exportation de la Chine extraites du GTA, code SH 28429040, pour la période allant d'octobre 2022 à septembre 2023.

- (929) L'avantage pour BYD a été calculé en comparant les prix sur le marché intérieur au prix des exportations chinoises de LFP, compte tenu de la position dominante de la Chine dans le raffinage de ce type de lithium. Comme expliqué au considérant 400, la Commission n'ayant pas de preuves, dans le dossier, démontrant que les achats de LFP auprès du fournisseur lié étaient effectués à des prix de pleine concurrence, le prix moyen du fournisseur lié de LFP a été remplacé par le prix d'achat moyen auprès de fournisseurs indépendants. Aucun ajustement n'a été effectué.

Fourniture de lithium pour la production de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	7,35 %

3.8. Abandon de recettes par le biais de mécanismes de réduction et d'exonération des impôts

- (1) *Réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie*

- (930) Selon la loi de la République populaire de Chine relative à l'impôt sur le revenu des entreprises (ci-après la «loi sur l'IRE»), les entreprises des technologies de pointe et des nouvelles technologies auxquelles l'État doit apporter un soutien clé bénéficient d'un taux réduit d'impôt sur le revenu des entreprises de 15 % au lieu du taux d'imposition standard de 25 %.

- (a) Base juridique

- (931) La base juridique de ce programme est l'article 28 de la loi sur l'IRE, ainsi que l'article 93 des règles d'exécution de la loi de la RPC relative à l'impôt sur le revenu des entreprises ⁽⁴¹⁴⁾, de même que:

- la circulaire du ministère des sciences et de la technologie, du ministère des finances et du Bureau national des taxes concernant la révision et la publication de «Mesures administratives pour la reconnaissance des entreprises des technologies de pointe» (n° 32 de 2016),
- la circulaire du ministère des sciences et de la technologie, du ministère des finances et du Bureau national des taxes concernant la révision et la publication des lignes directrices pour la gestion des accréditations des entreprises des technologies de pointe (n° 195 de 2016),
- l'annonce du Bureau national des taxes concernant l'application de régimes préférentiels d'imposition des revenus aux entreprises des technologies de pointe (annonce n° 24 de 2017), et
- le catalogue 2016 des domaines des technologies de pointe soutenus par l'État ⁽⁴¹⁵⁾.

- (932) Par ailleurs, en janvier 2021, la NDRC a publié la version 2020 du «catalogue des industries soutenues dans les régions de l'Ouest» (ordonnance n° 40 de 2021), entrée en vigueur le 1^{er} mars 2021. Les entreprises encouragées établies dans 12 provinces, régions autonomes et villes de l'ouest de la Chine peuvent bénéficier de la politique préférentielle consistant en un taux réduit d'impôt sur le revenu des entreprises de 15 %. Le catalogue encourage le Sichuan, le Yunnan, le Qinghai, le Shaanxi, le Gansu, la Mongolie-Intérieure et le Guangxi à développer l'industrie du lithium. Le cuivre, l'aluminium et le graphite y sont également inclus.

- (933) Le chapitre IV de la loi sur l'IRE contient des dispositions relatives au «Traitement fiscal préférentiel». L'article 25 de la loi sur l'IRE, qui fait office de chapeau pour le chapitre IV, dispose ce qui suit: «L'État offrira des avantages en matière d'impôt sur le revenu aux entreprises exerçant des activités dans des industries ou des projets dont le développement est spécifiquement soutenu et encouragé par l'État.» L'article 28 de la loi sur l'IRE dispose que «le taux de l'impôt sur le revenu pour les entreprises des technologies de pointe et des nouvelles technologies nécessitant un soutien spécifique de l'État est réduit à 15 %».

⁽⁴¹⁴⁾ Règlement portant modalités d'application de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises de la République populaire de Chine (révisés en 2019) – ordonnance n° 714 du Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine.

⁽⁴¹⁵⁾ http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgzx/201703/t20170322_431820.htm.

- (934) L'article 93 des règles d'exécution de la loi de la RPC relative à l'impôt sur le revenu des entreprises précise ce qui suit:

«Les entreprises importantes des technologies de pointe et des nouvelles technologies qui doivent être soutenues par l'État, visées à l'article 28, paragraphe 2, de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises, désignent les entreprises titulaires de droits de propriété intellectuelle essentiels qui remplissent les conditions suivantes:

1. *elles relèvent des domaines clés des technologies de pointe et des nouvelles technologies soutenus par l'État;*
2. *la proportion des dépenses de recherche-développement par rapport au chiffre d'affaires ne peut être inférieure au pourcentage prescrit;*
3. *la proportion des revenus provenant des technologies/produits/services de pointe par rapport au chiffre d'affaires total de l'entreprise ne peut être inférieure au pourcentage prescrit;*
4. *la proportion du personnel technique dans l'effectif total de l'entreprise ne peut être inférieure au pourcentage prescrit;*
5. *d'autres conditions prévues dans les mesures administratives pour déterminer les entreprises des technologies de pointe.*

Les mesures destinées à l'administration de la détermination des entreprises des technologies de pointe et des domaines clés des technologies de pointe et des nouvelles technologies soutenus par l'État sont élaborées conjointement par les ministères de la technologie, des finances et des impôts du Conseil des affaires d'État et entrent en vigueur après avoir été approuvées par ce dernier.»

- (935) Les dispositions susmentionnées précisent clairement que le taux réduit de l'impôt sur le revenu des entreprises est réservé aux *«entreprises importantes des technologies de pointe et des nouvelles technologies qui doivent être soutenues par l'État»*, qui sont titulaires de droits de propriété intellectuelle essentiels et qui remplissent certaines conditions telles que *«[relever] des domaines clés des technologies de pointe et des nouvelles technologies soutenus par l'État»*.

- (936) Selon l'article 11 des mesures administratives pour la reconnaissance des entreprises des technologies de pointe, pour être reconnue en tant que telle, une entreprise doit remplir certaines conditions cumulatives, dont celles-ci: *«elle a obtenu la propriété de droits de propriété intellectuelle, qui joue un rôle central dans le soutien technique de ses principaux produits (services), au moyen de recherches indépendantes, de transferts, d'octrois, de fusions et d'acquisitions, etc.»* et *«la technologie qui joue un rôle central dans le soutien technique de ses principaux produits (services) relève de la gamme prédéterminée des domaines des technologies de pointe soutenus par l'État»*.

- (937) Les principaux domaines clés des technologies de pointe soutenus par l'État sont énumérés dans le catalogue 2016 des domaines des technologies de pointe soutenus par l'État. Ce catalogue mentionne clairement sous la rubrique *«I. Information électronique»*, point 4 *«Technologie des communications»*, le *«réseau de transmission optique»* et la *«technologie des systèmes de transmission optique»*, qui couvrent les câbles de fibres optiques, en tant que domaines de haute technologie soutenus par l'État.

- (938) Les sociétés bénéficiaires de cette mesure sont tenues de déposer leur déclaration de bénéfices avec les annexes correspondantes. Le montant effectif de l'avantage conféré est indiqué dans la déclaration de bénéfices.

(b) Conclusions de l'enquête

- (939) La Commission a considéré que les sociétés des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon relevaient de la définition d'entreprises de technologies de pointe pendant la période d'enquête et bénéficiaient donc d'un taux d'impôt sur le revenu réduit de 15 %.

(c) Avantage

- (940) La Commission a considéré que cette compensation fiscale constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2, du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics de la RPC, une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(d) Spécificité

- (941) Cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, car la législation elle-même limite l'application de ce régime aux seules entreprises actives dans certains domaines prioritaires des technologies de pointe déterminés par l'État. L'industrie des VEB fait partie de ces domaines prioritaires des technologies de pointe.

(942) En plus de la réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises accordée sur la base du statut d'entreprise de technologies de pointe, les constructeurs de VNE (y compris de VEB) peuvent également bénéficier d'une réduction de cet impôt à 15 % en fonction de critères relatifs à leur localisation physique. En particulier, si une entreprise se trouve dans les régions de l'Ouest, l'impôt sur le revenu des entreprises peut être payé au taux réduit de 15 %.

(943) La législation applicable à l'autorité accordant la subvention limite donc expressément à certains secteurs et certaines régions géographiques la possibilité de bénéficier d'une subvention.

(e) Calcul du montant de la subvention

(944) Le montant de la subvention passible de mesures compensatoires a été calculé en termes d'avantage conféré aux bénéficiaires au cours de la période d'enquête. Cet avantage a été calculé comme correspondant à la différence entre l'impôt total exigible selon le taux d'imposition normal et l'impôt total exigible selon le taux d'imposition réduit.

(945) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,36 % pour le groupe BYD.

(2) *Déduction préférentielle avant impôt des dépenses de recherche et de développement*

(946) La compensation fiscale au titre de la recherche et du développement permet aux entreprises de bénéficier d'un traitement fiscal préférentiel pour leurs activités de R&D dans certains domaines prioritaires des technologies de pointe déterminés par l'État, lorsque certains seuils de dépenses de R&D sont atteints.

(947) Plus précisément, pour les dépenses de R&D engagées par une entreprise dans le cadre de toute activité de R&D, un supplément de 100 % du montant des dépenses de R&D effectivement exposées est déduit avant impôt, en plus de la déduction des dépenses réelles prescrite, à compter du 1^{er} janvier 2023, pour autant que les dépenses en question ne soient pas converties en immobilisations incorporelles et inscrites dans les pertes et profits courants.

(948) Si les dépenses en question ont été converties en immobilisations incorporelles, elles peuvent être amorties à un taux correspondant à 200 % des coûts des immobilisations incorporelles avant impôts à compter du 1^{er} janvier 2023.

(a) Base juridique

(949) La base juridique de ce programme est l'article 30, paragraphe 1, de la loi sur l'IRE, ainsi que l'article 95 des règles d'exécution de la loi de la RPC relative à l'impôt sur le revenu des entreprises, de même que les communications suivantes:

- annonce du Bureau national des taxes sur les questions concernant le champ d'attribution de l'abattement pondéré avant impôt des dépenses de recherche et de développement (annonce n° 40 de 2017),
- annonce du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur l'amélioration des politiques relatives à l'abattement pondéré avant impôt des dépenses de recherche et de développement (annonce n° 7 de 2023).

(b) Conclusions de l'enquête

(950) La Commission a constaté que les sociétés appartenant aux groupes de l'échantillon bénéficiaient d'une déduction supplémentaire pour les dépenses de R&D liées à la recherche et au développement de nouvelles technologies, de nouveaux produits et de nouvelles techniques.

(c) Avantage

(951) La Commission a considéré que cette compensation fiscale constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2, du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics de la RPC, une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(d) Spécificité

(952) Cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base car la législation elle-même limite l'application de cette mesure aux seules entreprises qui engagent des dépenses de recherche-développement dans certains domaines prioritaires des technologies de pointe déterminés par l'État, tels que le secteur des VEB. La législation applicable à l'autorité accordant la subvention limite donc expressément à certaines entreprises et certains secteurs la possibilité de bénéficier d'une subvention.

(e) Calcul du montant de la subvention

(953) Le montant de la subvention passible de mesures compensatoires a été calculé en termes d'avantage conféré aux bénéficiaires au cours de la période d'enquête. Cet avantage a été calculé comme correspondant à la différence entre l'impôt total exigible selon le taux d'imposition normal et l'impôt total exigible après l'abattement supplémentaire de 100 % des dépenses réelles en R&D.

(954) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,57 % pour le groupe BYD, de 0,03 % pour le groupe Geely et de 1,53 % pour le groupe SAIC.

(3) Exonération des dividendes entre entreprises résidentes éligibles

(955) La loi sur l'IRE offre des avantages en matière d'impôt sur le revenu aux entreprises exerçant des activités dans des industries ou des projets dont le développement est spécifiquement soutenu et encouragé par l'État; en particulier, elle exonère de l'impôt les revenus provenant de prises de participation, tels que les dividendes et les primes, entre entreprises résidentes éligibles.

(a) Base juridique

(956) La base juridique de ce programme est l'article 26, paragraphe 2, de la loi sur l'IRE, ainsi que les règles d'exécution de la loi de la RPC relative à l'impôt sur le revenu des entreprises.

(957) L'article 25 de la loi sur l'IRE, qui sert de chapeau pour le chapitre IV «Politiques fiscales préférentielles», dispose ce qui suit: «L'État offrira des avantages en matière d'impôt sur le revenu aux entreprises exerçant des activités dans des industries ou des projets dont le développement est spécifiquement soutenu et encouragé par l'État.» En outre, l'article 26, paragraphe 2, précise que l'exonération fiscale est applicable aux revenus provenant de prises de participation entre «entreprises résidentes éligibles», ce qui semble limiter son champ d'application à certaines entreprises résidentes seulement.

(b) Conclusions de l'enquête

(958) La Commission a constaté que certaines sociétés des groupes faisant partie de l'échantillon avaient bénéficié d'une exonération d'impôt sur les dividendes entre entreprises résidentes éligibles.

(c) Avantage

(959) La Commission a considéré que ce régime constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics chinois, une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(d) Spécificité

(960) Cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, car la législation elle-même limite l'application de cette exonération aux seules entreprises résidentes éligibles qui bénéficient d'un soutien majeur de l'État et dont le développement est encouragé par celui-ci. La législation applicable à l'autorité accordant la subvention limite donc expressément à certaines entreprises et certains secteurs la possibilité de bénéficier d'une subvention.

(e) Calcul du montant de la subvention

(961) La Commission a calculé le montant de la subvention en appliquant le taux d'imposition normal au revenu de dividendes qui avait été déduit du revenu imposable.

(962) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,17 % pour le Groupe Geely et de 1,09 % pour le Groupe SAIC.

(4) *Amortissement accéléré des équipements utilisés par les entreprises des technologies de pointe*

(963) Conformément à l'article 32 de la loi sur l'IRE, *«lorsque l'amortissement accéléré des immobilisations d'une entreprise est réellement nécessaire en raison de l'évolution technologique ou pour d'autres raisons, le nombre d'années d'amortissement peut être réduit ou la méthode d'amortissement accéléré peut être adoptée».*

(a) Base juridique

(964) La base juridique de ce programme est l'article 32 de la loi sur l'IRE, ainsi que l'article 98 des règles d'exécution de la loi de la RPC relative à l'impôt sur le revenu des entreprises, de même que les communications suivantes:

- communication du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur l'amélioration des politiques relatives à l'IRE pour l'amortissement accéléré des immobilisations (communication n° 106 de 2015),
- annonce sur les questions ayant trait à l'amélioration des politiques en matière d'impôt sur le revenu des entreprises applicables à l'amortissement accéléré des immobilisations (annonce n° 68 du Bureau national des taxes de 2015),
- communication du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur les politiques pertinentes de déduction des équipements et appareils aux fins de l'impôt sur le revenu des entreprises (communication n° 54 de 2018),
- annonce du Bureau national des taxes sur la mise en œuvre des politiques pertinentes de déduction des équipements et appareils aux fins de l'impôt sur le revenu des entreprises (communication n° 46 du Bureau national des taxes de 2018),
- annonce du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur l'élargissement du champ d'application des politiques préférentielles relatives à l'amortissement accéléré des immobilisations (annonce n° 66 de 2019),
- annonce du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur la prorogation de la période de mise en œuvre de certaines politiques fiscales préférentielles (annonce n° 6 du ministère des finances et du Bureau national des taxes de 2021),
- annonce du ministère des finances et du Bureau national des taxes sur les politiques pertinentes de déduction des équipements et appareils aux fins de l'impôt sur le revenu des entreprises (annonce n° 37 du ministère des finances et du Bureau national des taxes de 2023).

(965) Selon la communication sur les politiques de déduction des équipements et appareils aux fins de l'impôt sur le revenu des entreprises (Cai Shui [2018] n° 54), *«lorsque la valeur unitaire d'un équipement ou d'un appareil récemment acquis par une entreprise au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020 ne dépasse pas cinq millions de CNY, l'entreprise est autorisée à inclure cette valeur dans les coûts et dépenses de l'exercice en cours sur la base d'une somme forfaitaire à déduire du calcul de son revenu imposable, et elle n'est plus tenue de calculer l'amortissement sur une base annuelle».* Cette législation n'est pas spécifique à certains secteurs.

(966) En ce qui concerne les actifs d'une valeur unitaire supérieure à 5 millions de CNY, la communication sur l'ajustement des politiques en matière d'impôt sur le revenu des entreprises applicables à l'amortissement accéléré des immobilisations (Cai Shui [2014] n° 75) et la communication sur l'ajustement complémentaire des politiques en matière d'impôt sur le revenu des entreprises applicables à l'amortissement accéléré des immobilisations (Cai Shui [2015] n° 106) continuent de s'appliquer. Selon ces communications, les entreprises de dix industries clés peuvent opter pour la méthode d'amortissement accéléré en ce qui concerne les actifs immobilisés qu'elles acquièrent.

(b) Conclusions de l'enquête

(967) La Commission a établi que, pendant la période d'enquête, les groupes retenus dans l'échantillon n'ont pas appliqué l'amortissement accéléré des actifs d'une valeur unitaire supérieure à 5 millions de CNY. Par conséquent, étant donné que ces actifs ne relevaient pas des communications Cai Shui [2014] n° 75 et Cai Shui [2015] n° 106, la Commission a conclu que les producteurs-exportateurs n'ont pas bénéficié de subventions passibles de mesures compensatoires.

(5) *Déduction des recettes du transfert de technologie*

(968) La compensation fiscale pour les transferts de technologie permet aux entreprises de bénéficier d'un traitement fiscal préférentiel pour leurs activités d'exportation. Dans le cadre de ce régime, 50 % des recettes tirées de la vente de la technologie à l'étranger sont déductibles de la base de l'IRE, limitée au seuil de rentabilité.

(a) *Base juridique*

(969) La base juridique de ce programme est l'article 27 de la loi sur l'IRE, ainsi que:

— Avis de l'administration fiscale nationale sur les questions relatives à l'exonération et à la réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises sur les revenus provenant de transferts de technologie (communication no 212 de 2009).

(b) *Conclusions de l'enquête*

(970) La Commission a constaté que l'un des groupes retenus dans l'échantillon bénéficiait d'une déduction de l'impôt sur le revenu des «technologies de transfert» pour la technologie transférée à l'étranger.

(c) *Avantage*

(971) La Commission a considéré que ce régime constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics chinois, une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(d) *Spécificité*

(972) La subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), et de l'article 4, paragraphe 4, point a), du règlement de base, puisque la législation applicable à l'autorité qui l'accorde limite expressément, et sous réserve de résultats à l'exportation, l'accès à une subvention aux entreprises participant à un transfert de technologies.

(e) *Calcul du montant de la subvention*

(973) La Commission a calculé le montant de la subvention en appliquant le taux d'imposition normal au transfert de technologie qui avait été déduit du revenu imposable.

(974) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,05 % pour le groupe Geely.

(6) *Exonération de l'impôt sur la consommation relative aux batteries*

(975) L'exonération de l'impôt sur la consommation relative aux batteries permet aux producteurs de VEB qui ont acheté certaines batteries de bénéficier d'une exonération de l'impôt sur la consommation de 4 % habituellement applicable. Ce régime est limité à certains produits, dont les batteries au lithium.

(a) *Base juridique*

(976) La base juridique de ce programme se trouve dans les documents suivants:

- circulaire du ministère des finances et du Bureau national des taxes concernant la soumission des batteries et des revêtements à l'impôt sur la consommation (n° 16 de 2015) (ci-après la «circulaire sur les batteries»),
- annonce du Bureau national des taxes sur les questions ayant trait à la gestion de la soumission des batteries et des revêtements à l'impôt sur la consommation (annonce n° 5 de 2015),
- annonce du Bureau national des taxes sur les questions apportant des clarifications sur des questions ayant trait à la gestion de la soumission des batteries et des revêtements à l'impôt sur la consommation (annonce n° 95 de 2015).

(977) Selon la circulaire sur les batteries, ces dernières ont été soumises à l'impôt sur la consommation au taux applicable de 4 %. Toutefois, certains types de batteries tels que les batteries primaires au lithium et les batteries lithium-ion ont été exonérées de cet impôt.

(978) Cette circulaire a initialement été publiée afin d'encourager le stockage d'énergie et la protection de l'environnement.

(b) Conclusions de l'enquête

(979) La Commission a conclu qu'au moins un groupe inclus dans l'échantillon bénéficiait d'une exonération de l'impôt sur la consommation de 4 % sur ses achats de batteries.

(c) Avantage

(980) La Commission a considéré que ce régime constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics chinois, une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(d) Spécificité

(981) Cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, car la législation elle-même limite l'application de cette mesure à certaines batteries telles que les batteries primaires au lithium et les batteries lithium-ion. L'enquête a également révélé que ces batteries étaient principalement utilisées dans l'industrie des VEB. La législation applicable à l'autorité accordant la subvention limite donc expressément à certaines entreprises et certains secteurs la possibilité de bénéficier d'une subvention.

(e) Calcul du montant de la subvention

(982) Le montant de la subvention passible de mesures compensatoires a été calculé en termes d'avantage conféré aux bénéficiaires au cours de la période d'enquête. Cet avantage a été calculé sur la base de la valeur des batteries achetées pendant la période d'enquête à laquelle l'impôt sur la consommation normalement applicable de 4 % était appliqué.

(983) Compte tenu de la méthode utilisée pour calculer le montant la subvention accordée au moyen de la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate, telle que décrite à la section 3.7.2, aucun montant de subvention n'a été calculé pour les producteurs de VEB non intégrés.

(984) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 1,37 % pour le groupe BYD.

(7) *Subventions accordées aux sociétés n'ayant pas coopéré (groupe SAIC)*

(985) Comme décrit à la section 3.3.2.2 et au considérant 336, certaines sociétés liées du groupe SAIC n'ont pas répondu au questionnaire alors qu'elles auraient normalement été tenues de le faire au regard de leur champ d'activités, d'après les instructions figurant dans le questionnaire et la note ultérieurement versée au dossier clarifiant les activités nécessitant la soumission d'une réponse au questionnaire ⁽⁴¹⁶⁾.

(986) En l'absence de réponse de certaines sociétés liées exerçant des activités de R&D et fournissant certaines pièces et certains composants énumérés dans la note, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles pour ces sociétés. En particulier, la Commission s'est fondée sur son évaluation des subventions accordées à des sociétés similaires de l'autre producteur-exportateur non intégré verticalement retenu dans l'échantillon afin de déterminer le niveau de subvention.

(987) En ce qui concerne les sociétés de R&D, le groupe SAIC a fourni une réponse au questionnaire pour une société liée exerçant de telles activités. La Commission a recensé une autre société liée exerçant les mêmes activités. Toutefois, le groupe SAIC a refusé de fournir une réponse au questionnaire pour cette société. Par conséquent, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles.

⁽⁴¹⁶⁾Note au dossier: sociétés liées tenues de répondre au questionnaire. (t23.005730)

- (988) Étant donné que la Commission n'a pu vérifier que partiellement les informations communiquées par la société de R&D liée, elle a considéré que les conclusions relatives à cette société n'étaient pas représentatives. Elle a donc décidé de se fonder sur le montant de subvention établi pour les sociétés de R&D vérifiées du groupe Geely. Dans le cas de ce groupe, toutes les sociétés ayant des activités liées à la R&D concernant le produit soumis à l'enquête ont fourni une réponse au questionnaire qui a pu être ultérieurement vérifiée. Par conséquent, la Commission a décidé de fonder ses conclusions relatives au groupe SAIC sur le montant de subvention établi pour les sociétés de R&D vérifiées du groupe Geely. Les montants de subvention concernaient les régimes suivants: les financements préférentiels décrits à la section 3.5, les programmes d'aides décrits à la section 3.6, l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate décrite à la section 3.7.1 et l'abandon de recettes par le biais de mécanismes de réduction et d'exonération des impôts décrit à la section 3.8. Ces montants ont été ajoutés au résultat global des subventions accordées au groupe SAIC.
- (989) Certaines sociétés liées du groupe SAIC fournissant des intrants (à l'exclusion des batteries et de leurs composants) n'ont pas répondu au questionnaire. La Commission a d'abord examiné les montants de subvention constatés pour les fournisseurs liés de batteries et de leurs composants. Toutefois, compte tenu de la part que représentent ces produits dans le coût total de production par rapport à celle des pièces fournies par les sociétés liées n'ayant pas répondu au questionnaire, la Commission a considéré que ces sociétés n'étaient pas représentatives. La Commission s'est ensuite intéressée aux informations vérifiées relatives aux sociétés qui fournissaient des intrants, à l'exclusion des batteries et de leurs composants, et a considéré que le montant de subvention établi pour le seul fournisseur lié⁽⁴¹⁷⁾ qui était vérifié à ce stade de la procédure constituait une base raisonnable pour ses conclusions, compte tenu des activités de ce fournisseur (fourniture d'intrants) et de la part que ces produits représentaient dans le coût total de production. Les montants de subvention concernaient les régimes suivants: les financements préférentiels décrits à la section 3.5, les programmes d'aides décrits à la section 3.6 et l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate décrite à la section 3.7.1. Ces montants ont été ajoutés au résultat global des subventions accordées au groupe SAIC.

3.9. Autres régimes

- (990) La note relative au caractère suffisant des éléments de preuve énumérait également d'autres régimes pour lesquels suffisamment d'éléments de preuve tendaient à démontrer l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires accessibles aux producteurs de VEB. La Commission a également obtenu, pendant l'enquête, des informations relatives à d'autres programmes bénéficiant aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon qui pouvaient, eux aussi, être passibles de mesures compensatoires. Sans préjudice de l'applicabilité de mesures compensatoires à leur égard, la Commission a provisoirement décidé de ne pas formuler de conclusions sur ces programmes à ce stade. La liste de ces programmes inclut notamment, mais pas exclusivement:
- la fourniture d'électricité moyennant une rémunération moins qu'adéquate,
 - la fourniture d'autres matières premières pour la production de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate,
 - Assurance préférentielle: assurance-crédit à l'exportation
 - aides au titre de la mesure pour la gestion parallèle des crédits relatifs à la consommation moyenne de carburant des entreprises (CMCE) et aux VNE (ci-après la «*mesure sur les crédits parallèles*»),
 - une exonération de l'impôt sur la consommation, une exonération de la taxe sur la plaque d'immatriculation et d'autres subventions en espèces pour les producteurs de VEB,
 - des exonérations de TVA et des remises de tarifs douaniers à l'importation sur les équipements importés utilisés et la technologie et des remises de TVA sur les équipements produits au niveau national,
 - des remises de taxe à l'exportation.
- (991) La Commission se réserve le droit d'examiner plus avant l'applicabilité de mesures compensatoires à l'égard de ces régimes et de publier des conclusions d'ici à la communication des conclusions finales de la présente enquête, ou, ultérieurement, dans le cadre d'un réexamen au titre de l'article 19 du règlement de base.

⁽⁴¹⁷⁾ Ce fournisseur n'étant pas actif dans la fourniture de batteries, il n'y a aucun chevauchement avec la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate décrite à la section 3.7.2.

3.10. Conclusion concernant l'octroi de subventions

- (992) Sur la base des informations disponibles, la Commission a calculé, pour chaque subvention ou programme de subventions, le montant des subventions passibles de mesures compensatoires pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, conformément aux dispositions du règlement de base, et a additionné ces chiffres pour calculer le montant total des subventions dont a bénéficié chaque producteur-exportateur pendant la période d'enquête. Pour déterminer les subventions globales qui figurent ci-dessous, la Commission a d'abord calculé le pourcentage de subventionnement, qui est le rapport entre le montant de la subvention et le chiffre d'affaires total de la société. Ce pourcentage a ensuite été utilisé pour calculer les subventions octroyées aux exportations du produit concerné vers l'Union au cours de la période d'enquête. Le montant de la subvention par unité du produit concerné exportée vers l'Union au cours de la période d'enquête a ensuite été calculé et les taux indiqués ci-dessous correspondent au pourcentage de la valeur CIF (coût, assurance et fret) des mêmes exportations par unité..
- (993) Conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement de base, le montant total de la subvention pour les producteurs-exportateurs qui ont coopéré mais n'ont pas été retenus dans l'échantillon a été calculé sur la base du montant moyen pondéré total des subventions passibles de mesures compensatoires qui a été établi pour les producteurs-exportateurs de l'échantillon ayant coopéré, à l'exclusion des montants négligeables et du montant des subventions établi dans les circonstances visées à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base. Cependant, la Commission n'a pas écarté les conclusions concernées même si elle a dû s'appuyer en partie sur les données disponibles pour déterminer les montants en question. En effet, la Commission estime que les données disponibles utilisées dans ces situations n'ont pas eu d'incidence majeure sur les informations requises pour déterminer le montant des subventions de manière raisonnable, de sorte que les exportateurs qui n'ont pas été invités à coopérer à l'enquête ne seront pas pénalisés par l'utilisation de cette approche ⁽⁴¹⁸⁾.
- (994) Étant donné le taux élevé de coopération des producteurs-exportateurs chinois et la représentativité de l'échantillon également en matière d'admissibilité au bénéfice de subventions, la Commission a jugé approprié de fixer le montant pour «toutes les autres sociétés» au niveau du montant le plus élevé établi pour les entreprises incluses dans l'échantillon. Le montant pour «toutes les autres sociétés» a été appliqué aux sociétés qui n'ont pas coopéré à l'enquête..

Société	Montant des subventions passibles de mesures compensatoires
Groupe BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Groupe Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

⁽⁴¹⁸⁾ Voir également, par analogie, WT/DS294/AB/RW, États-Unis – Réduction à zéro (article 21.5 du mémorandum d'accord sur le règlement des différends), Rapport de l'Organe d'appel du 14 mai 2009, point 453.

Société	Montant des subventions passibles de mesures compensatoires
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Groupe SAIC:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
Autres sociétés ayant coopéré	20,8 %
Toutes les autres sociétés	37,6 %

4. PRÉJUDICE

4.1. Définition de l'industrie de l'Union et de la production de l'Union

- (995) Le produit similaire était fabriqué par environ dix groupes de producteurs dans l'Union, dont certains le fabriquaient dans plusieurs entités juridiques, au cours de la période d'enquête. La plupart de ces sociétés sont des fabricants d'équipements d'origine (ci-après «FEO») de véhicules à moteur à combustion interne (ci-après «ICE») qui effectuent en ce moment une transition vers la production de VEB à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/631 ⁽⁴¹⁹⁾ établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. D'autres sociétés sont de purs producteurs de VEB. Ces sociétés constituent ensemble l'«industrie de l'Union» au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base.
- (996) La transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB constitue un facteur pertinent en l'espèce, qui influence un certain nombre d'indicateurs relatifs à la situation de l'industrie. La transition des véhicules ICE vers les VEB implique des coûts et des investissements initiaux et continus élevés dans un nouveau marché en développement caractérisé par une augmentation rapide de la consommation. L'industrie de l'Union a commencé à investir dans l'électrification avant 2020 ⁽⁴²⁰⁾. Comme le montre le tableau 10, les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont investi 2 milliards d'EUR par an au cours de la période considérée, tandis que les investissements totaux dans la transition vers l'électrification sont estimés à 170 milliards d'EUR, comme indiqué au considérant 1092. L'examen de tous les facteurs économiques qui influent sur la situation de l'industrie de l'Union devrait être effectué en tenant dûment compte du fait que l'industrie de l'Union se trouve actuellement dans cette transition. Ainsi, les tendances qui en résultent peuvent être affectées et suivre un schéma différent de celles observées dans les situations d'autres industries plus matures.
- (997) La production totale de l'Union pendant la période d'enquête s'est établie à environ 1,6 million d'unités. La Commission a calculé ce chiffre sur la base de Prodcom ⁽⁴²¹⁾ et l'a recoupé avec toutes les autres sources d'information disponibles concernant l'industrie de l'Union, dont les réponses au questionnaire d'échantillonnage et les données accessibles au public sur les sites web des groupes de producteurs.
- (998) Certains producteurs de l'Union fabriquaient également le produit soumis à l'enquête dans le pays concerné au cours de la période considérée, dans le cadre d'entreprises communes avec des sociétés chinoises. Ces groupes de producteurs (BMW, Renault et Mercedes-Benz) importaient le produit concerné de Chine au cours de cette période. De fait, au cours de la période d'enquête, chacun de ces groupes de producteurs de l'Union importait principalement un modèle de VEB en provenance de Chine et complétait ainsi la gamme de VEB qu'il construisait dans l'Union et vendait sur le marché de l'Union. Ces producteurs importaient un volume correspondant à environ [4,7 – 5,7]% de la consommation de l'Union pendant la période d'enquête, comme expliqué dans le tableau 12. Tesla importait également d'importantes quantités de VEB en provenance de Chine. Volvo, qui est détenue par la société chinoise Geely, n'importait pas de VEB en provenance de Chine sous la marque Volvo pendant la période d'enquête. Son actionnaire exportait en revanche des VEB de la Chine vers l'Union sous différentes marques.

⁽⁴¹⁹⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

⁽⁴²⁰⁾ <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/>

⁽⁴²¹⁾ Les données relatives à la production pour 2023 seront accessibles au public le 1^{er} juillet 2024.

(999) Au moment de définir l'industrie de l'Union et la production de l'Union, la Commission ne s'est pas concentrée sur les marques ou les groupes de FEO, mais sur l'origine de la production de VEB. Elle a donc inclus dans ses analyses du préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union l'ensemble de la production de VEB de l'Union (c'est-à-dire les VEB créés ou fabriqués dans l'Union).

4.2. Détermination du marché de l'Union en cause

(1000) Compte tenu de l'absence de marché captif significatif pour les VEB, la Commission a examiné tous les indicateurs économiques relatifs à l'industrie de l'Union sur la base des données pour le marché libre.

4.3. Consommation de l'Union

(1001) La Commission a déterminé la consommation de l'Union en tenant compte de la consommation apparente et de la consommation réelle.

(1002) La consommation apparente couvrait les ventes totales de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union, telles que déclarées par l'Agence européenne pour l'environnement ⁽⁴²²⁾ (ci-après l'«AEE») pour 2020, 2021 et 2022, et telles que communiquées par S&P Global Mobility ⁽⁴²³⁾ pour la période d'enquête, ces informations n'ayant pas encore été rendues publiques par l'AEE au moment de la publication du présent règlement, ainsi que les importations déterminées à partir des données des autorités douanières des États membres. Les données des autorités douanières ont été collectées auprès de huit États membres enregistrant de grands volumes d'importations et ayant les plus grands ports maritimes régionaux, à savoir l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Slovénie et la Suède. Un examen approfondi de ces données a permis d'établir une distinction entre les importations de BEV [comme précisé aux considérants 184 et 185 et les importations d'autres biens tels que les quadricycles, les trottinettes de mobilité électrique, etc. Seul un très faible volume d'importations a été signalé par d'autres États membres et leur prix moyen très bas indiquait qu'elles concernaient, dans l'ensemble, d'autres produits ne relevant pas de la définition du produit. Les données de ces huit États membres ont donc été acceptées, sur une base prudente, en tant qu'indicateur fiable des importations de VEB.

(1003) Il convient de noter que, comme expliqué au considérant 1084, l'industrie de l'Union travaille principalement sur commande et que, par conséquent, son volume de ventes est très proche du nombre d'immatriculations de VEB construits dans l'Union.

(1004) Pour déterminer la consommation réelle, il a été tenu compte de tous les VEB immatriculés sur le marché de l'Union, tels que déclarés par l'ACEA.

(1005) Il convient d'observer que l'AEE et l'ACEA déclarent le nombre total d'immatriculations de tous les VEB dans l'Union. La comparaison des données laisse apparaître une très légère différence entre les deux sources, comprise entre - 0,34 % et 1,15 % au cours de la période considérée.

(1006) La consommation de l'Union a évolué comme suit:

Tableau 1

Consommation de l'Union (en unités)

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Consommation apparente de l'Union	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indice	100	163	209	300
Consommation réelle de l'Union (immatriculations de VEB) ⁽¹⁾	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

⁽⁴²²⁾ https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%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

⁽⁴²³⁾ <https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html>

	2020	2021	2022	Période d'enquête
<i>Indice</i>	100	163	209	282
VEB immatriculés en % de l'ensemble des immatriculations de véhicules particuliers ^(?)	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
<i>Indice</i>	100	169	224	270

(¹) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Il convient de noter que les données communiquées par l'ACEA diffèrent légèrement d'une source à l'autre.

(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.

Source: S & P Global Mobility, EEA, ACEA et données douanières des États membres

- (1007) La consommation apparente et réelle sur le marché de l'Union a augmenté de respectivement 200 % et 182 % au cours de la période considérée. Cette augmentation reflète une transition progressive du marché des voitures particulières de l'Union des véhicules ICE vers les véhicules BEV.
- (1008) La différence entre les chiffres relatifs à la consommation réelle et à la consommation apparente représente l'importance des stocks sur le marché de l'Union. Ces stocks n'ont pas été identifiés en quantités significatives pour les producteurs de l'Union, étant donné que les producteurs de l'Union produisent principalement sur la base de commandes, comme expliqué au considérant (1084), et ont donc été principalement attribués aux stocks de véhicules importés.
- (1009) L'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers immatriculés en pourcentage de l'ensemble des immatriculations de véhicules particuliers montre une transition progressive du marché de l'Union entre les véhicules particuliers ICE et les véhicules BEV.

4.4. Importations en provenance du pays concerné

4.4.1. Volume et part de marché des importations en provenance du pays concerné

- (1010) La Commission a établi le volume des importations en se fondant sur les données des autorités douanières des États membres ainsi que sur le nombre d'immatriculations de VEB importés. Ces importations ont été déterminées en fonction du pays d'origine. La part de marché des importations a été établie sur la base a) du volume des importations réelles; ou b) du nombre d'immatriculations de véhicules importés en pourcentage, respectivement, a) des données relatives à la consommation apparente; ou b) de la consommation réelle, comme indiqué dans le tableau 1 ci-dessus.
- (1011) Les importations dans l'Union en provenance du pays concerné, déterminée sur la base des données des autorités douanières des États membres, ont évolué comme suit:

Tableau 2a

Volume en unités et part de marché des importations

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Volume des importations en provenance du pays concerné (en unités)	21 243	134 952	256 712	412 425
<i>Indice</i>	100	635	1 208	1 941
Part de marché	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
<i>Indice</i>	100	390	579	648

Sources: données des autorités douanières des États membres.

- (1012) Le volume réel des importations en provenance de la Chine a augmenté de 1 841 % durant la période considérée.
- (1013) La part de marché des importations en provenance de Chine est passée de 3,9 % en 2020 à 25,0 % au cours de la période d'enquête, soit une augmentation de plus de 500 % ou d'environ 21 points de pourcentage.
- (1014) Le volume des importations dans l'Union en provenance du pays concerné, déterminé sur la base du nombre d'immatriculations, a évolué comme suit:

Tableau 2b

Volume (en unités) et part de marché des importations

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Immatriculations faisant suite à une importation en provenance du pays concerné (en unités)	18 934	132 768	246 090	346 345
<i>Indice</i>	100	701	1 300	1 829
Part de marché	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
<i>Indice</i>	100	430	623	649

Sources: AEE et S&P Global Mobility.

- (1015) Le nombre d'immatriculations réalisées à la suite d'une importation en provenance du pays concerné est passé de moins de 19 000 unités en 2020 à plus de 340 000 unités au cours de la période d'enquête, soit une augmentation de 1 729 % au cours de la période considérée.
- (1016) La part de marché des importations en provenance de Chine est donc passée de 3,5 % en 2020 à 22,8 % au cours de la période d'enquête, soit une augmentation de plus de 500 % ou de plus de 19 points de pourcentage.
- (1017) La différence entre le volume des importations réelles et le nombre d'immatriculations faisant suite à une importation en provenance de Chine (environ 66 000 unités) démontre la présence de stocks considérables de VEB d'origine chinoise sur le marché de l'Union. D'autres données probantes relatives aux stocks ont été fournies par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, qui ont déclaré des stocks d'environ 63 000 unités à la fin de la période d'enquête. En tenant compte des producteurs-exportateurs chinois non retenus dans l'échantillon, la Commission a estimé que les stocks réels, prêts à la vente sur le marché de l'Union, atteignaient probablement 66 000 unités. Cela représenterait environ 4,3 % de la consommation sur le marché de l'Union (immatriculations) au cours de la période d'enquête ou environ 19 % du nombre d'immatriculations faisant suite à une importation en provenance de Chine sur la même période.

4.4.2. *Prix des importations en provenance du pays concerné, sous-cotation des prix et blocage des prix*

- (1018) La Commission a établi les prix des importations en se fondant sur les données des autorités douanières des États membres.
- (1019) Le prix moyen pondéré des importations dans l'Union en provenance du pays concerné a évolué comme suit:

Tableau 3

Prix à l'importation (en EUR/unité)

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Chine	28 154	24 510	26 441	25 269
<i>Indice</i>	100	87	94	90

Source: données des autorités douanières des États membres.

- (1020) Les prix des importations de produits chinois sur le marché de l'Union ont diminué de 10 % durant la période considérée.
- (1021) Toutefois, cette évolution doit également être considérée dans le contexte d'un mélange de modèles BEV importés de Chine en constante évolution, les importations ayant augmenté au cours de la période considérée, comme le montrent les tableaux 2a et 2b.
- (1022) Aux fins d'une comparaison équitable entre les produits importés et les produits similaires fabriqués par l'industrie de l'Union, la Commission a utilisé un système de catégorisation des produits fondé sur les numéros de contrôle des produits (ci-après les «NCP») qui tenait compte des caractéristiques essentielles des BEV ayant une incidence sur le prix de vente de l'industrie de l'Union, et en particulier de la longueur, de la gamme, de la puissance et du type de roue motrice ⁽⁴²⁴⁾ ⁽⁴²⁵⁾. À cet égard, si les BEV sont des produits complexes, dotés d'un très grand nombre d'attributs et de caractéristiques distincts (même les véhicules commercialisés sous une dénomination de modèle commercial unique peuvent être proposés dans un large éventail de configurations, en fonction également du choix par le client d'attributs proposés à titre d'option), cela ne signifie pas que toutes ces caractéristiques distinctes ont une incidence significative sur le prix et doivent donc être prises en compte lors de la comparaison des prix. La Commission a fait remarquer que les parties intéressées n'avaient pas formulé d'observations sur la structure du NCP.
- (1023) La Commission a déterminé la sous-cotation des prix pendant la période d'enquête en comparant:
- les prix de vente moyens pondérés, par type de produit des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, pratiqués à l'égard des clients indépendants sur le marché de l'Union, ajustés, le cas échéant, en fonction du prix facturé à un concessionnaire;
 - les prix moyens pondérés correspondants, par type de produit importé auprès des producteurs chinois ayant coopéré retenus dans l'échantillon, applicables au premier acheteur indépendant sur le marché de l'Union, ajustés, le cas échéant, en fonction du prix facturé à un concessionnaire.
- (1024) L'enquête a révélé que, dans ce cas particulier, les canaux de vente des producteurs de l'Union et des producteurs-exportateurs chinois étaient très complexes et pouvaient comprendre de nombreux intermédiaires entre le producteur et le premier client indépendant. L'enquête a montré qu'il existait trois stades commerciaux différents (voir considérant 1025), avec au moins quatre types de modèles de vente (voir considérant 1027). Par conséquent, la Commission a décidé, compte tenu des circonstances spécifiques de l'espèce, de déterminer l'existence d'une sous-cotation des prix au niveau du concessionnaire (prix facturé au concessionnaire). En effet, la Commission a établi qu'il s'agissait du point central où la concurrence était exercée et du stade où la majorité des transactions de vente étaient réalisées. Les ventes au concessionnaire ou par l'intermédiaire d'un agent ou à des clients clés représentent environ 95 % du total des ventes de l'industrie de l'Union et environ 78 % des ventes des producteurs-exportateurs chinois. En outre, il n'était pas nécessaire d'opérer une distinction entre les concessionnaires liés et les concessionnaires indépendants, étant donné que l'enquête a confirmé que les prix pratiqués à l'égard de tous les concessionnaires étaient fixés dans des conditions de pleine concurrence.
- (1025) Les trois principaux stades commerciaux sont les suivants:
- l'entité de production (ci-après l'«EP») ou l'entité importatrice de l'exportateur chinois (ci-après l'«EI»), qui construit les VEB et les vend au stade commercial suivant, à savoir la société nationale de vente (ci-après la «SNV») liée ou le distributeur général (ci-après le «DG») indépendant. Certaines EP ont un «marché domestique» (généralement le pays où la production a lieu ou celui où se trouve le siège européen de l'EI) sur lequel elles exercent également les fonctions d'une SNV;
 - les SNV liées à l'EP/EI, qui se concentrent sur les activités de commercialisation et de vente, en tenant compte des spécificités du marché où elles opèrent. Les SNV existent généralement sur les principaux marchés de l'EP et distribuent les VEB par l'intermédiaire de leur réseau de distributeurs liés et indépendants (concessionnaires et/ou agents). Dans les pays où il n'existe pas de SNV liée (généralement des pays où de faibles quantités sont vendues), les ventes sont effectuées par l'intermédiaire d'un DG non lié (généralement exclusif au pays). Les DG exercent des fonctions similaires à celles des SNV et distribuent les VEB par l'intermédiaire de leur réseau de distributeurs liés et non liés (concessionnaires et/ou agents);

⁽⁴²⁴⁾ Lorsqu'il a été constaté que de nombreux attributs présentaient des liens étroits non seulement avec le prix, mais également entre eux, la Commission a envisagé de ne conserver dans le NCP qu'un seul de ces attributs. Par exemple, étant donné que l'autonomie avait déjà été incluse dans le NCP, il n'a pas été jugé utile d'y inclure également la capacité de la batterie, ces deux attributs étant étroitement liés.

⁽⁴²⁵⁾ Indépendamment de la conclusion selon laquelle une segmentation du marché n'est pas appropriée en l'espèce, la Commission a observé que la longueur était étroitement liée aux segments définis dans les catégories de voitures les plus couramment utilisées (c'est-à-dire sur la base des lettres A, B, C, etc.).

- iii. les réseaux de distribution, composés de concessionnaires et d'agents. Les concessionnaires sont les entités qui achètent des VEB auprès des SNV et des DG et les vendent au client final. Les agents sont des sociétés qui exercent les mêmes fonctions qu'un concessionnaire, à la différence qu'ils n'assument à aucun moment la propriété du véhicule. Ces sociétés peuvent agir en tant que concessionnaires pour d'autres types de véhicules, tels que les véhicules ICE.
- (1026) En général, pour chaque pays, l'EP/EI ou la SNV fixe le prix de vente conseillé, qui est le prix auquel un constructeur recommande aux détaillants de vendre leurs VEB. Toutefois, dans les pays où il n'existe pas d'entité de vente liée au producteur, le prix de vente conseillé est fixé par le DG non lié qui exerce des fonctions similaires aux VEB. Le prix de vente conseillé est fixé sur la base du prix que le producteur de l'Union facture au DG non lié.
- (1027) Les principaux modèles de vente recensés sont les suivants:
- i. le modèle standard du concessionnaire: le VEB est vendu par l'EP/EI ou le SNV au concessionnaire, puis par le concessionnaire au client final. Le concessionnaire bénéficie souvent d'une remise de la part de l'EP. Par conséquent, il n'y a pas lieu de procéder à un ajustement du prix net du concessionnaire. L'EP ne connaît généralement pas le prix payé par le client final, étant donné que les concessionnaires le négocient en utilisant leur marge (différence entre le prix de vente conseillé et le prix du concessionnaire);
 - ii. le modèle de l'agence: le VEB est vendu directement au client depuis l'EP/EI ou la SNV. La vente est effectuée par l'intermédiaire d'une entité appelée «agent» qui n'assume pas la propriété du véhicule mais négocie et conclut la vente. Pour ce travail, l'agent perçoit une commission. Ces entités peuvent être les mêmes sociétés que celles qui agissent généralement en tant que concessionnaires pour d'autres types de voitures. Elles remplissent des fonctions similaires à celles du concessionnaire. Par conséquent, un prix comparable à celui facturé au concessionnaire a été obtenu en ajustant le prix appliqué à l'utilisateur final en fonction de la commission de l'agent;
 - iii. le modèle de la vente de grands parcs de véhicules, qui est spécifique à certaines catégories de gros clients telles que les sociétés de location, les entités publiques et les grandes entreprises privées. Les EP/EI ou les SNV négocient et vendent directement les VEB. Il s'agit de ventes en gros, tant pour les producteurs de l'Union que pour les producteurs-exportateurs chinois, qui sont jugées similaires au niveau du concessionnaire, étant donné qu'une remise est appliquée tenant compte du volume de ventes;
 - iv. le modèle de DG indépendant: en l'espèce, pour parvenir à un prix de concessionnaire, la Commission a ajouté au prix des distributeurs indépendants une estimation de leurs frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux (ci-après les «frais VAG») (en prenant comme valeur de substitution les frais VAG moyens des SNV du producteur de l'Union ou du producteur-exportateur dans les autres pays, qui étaient compris entre 0,5 % et 3,6 % pour les producteurs de l'Union et entre 2,1 % et 8 % pour les producteurs-exportateurs). Un bénéfice théorique de 3 % a également été ajouté pour les ventes à des DG indépendants réalisées tant par les producteurs de l'Union que par les producteurs-exportateurs. Pour les producteurs de l'Union, cet ajustement concerne environ 5 % de leur volume de ventes, contre 22 % pour les producteurs-exportateurs;
 - v. les ventes en ligne: certains producteurs-exportateurs (et leurs SNV) vendent directement en ligne à leurs clients finals, y compris à des particuliers, sans passer par l'intermédiaire d'un concessionnaire ou d'un agent. Les prix de ces ventes n'ont pas pu être ajustés au niveau du concessionnaire à ce stade de l'enquête, excepté pour l'imputation et la déduction des récompenses pécuniaires accordées pour l'atteinte d'objectifs de volume de ventes spécifiques aux sociétés qui exercent des activités de commercialisation (par exemple, en exploitant des salons d'exposition et en fournissant des services de conduite d'essai) dans la région où ces ventes en ligne ont été réalisées.
- (1028) La comparaison des prix a été réalisée type par type sur des opérations effectuées au même stade commercial (le prix facturé à un concessionnaire ou équivalent), après application des ajustements nécessaires, le cas échéant, comme expliqué ci-dessus, et déduction des rabais et remises ou d'autres incitations à la vente ciblant les sociétés agissant au niveau d'un concessionnaire ou d'un agent. Le résultat de cette comparaison a été exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires théorique réalisé au cours de la période d'enquête par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.
- (1029) Cette comparaison a fait apparaître une marge moyenne pondérée de sous-cotation de 12,7 % pour les importations en provenance du pays concerné sur le marché de l'Union.
- (1030) Compte tenu du fait que la concurrence repose en grande partie sur les prix et que ces prix sont très transparents (c'est-à-dire qu'ils sont connus sur le marché), une telle marge est considérée comme significative.

- (1031) Le niveau de correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieur à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs. Deux NCP chinois ont chacun été comparés avec un NCP de l'Union qui leur ressemblait étroitement. Dans les deux cas, le NCP de l'Union utilisé correspondait à des spécifications techniques plus faibles que le NCP chinois, de sorte que la comparaison était favorable au producteur-exportateur chinois.
- (1032) Il convient en outre d'observer que les prix des VEB de BYD et de SAIC comprennent une garantie de sept ans pour le VEB, tandis que pour les VEB de l'industrie de l'Union, la garantie était de deux ans seulement. Dès lors, la sous-cotation constatée au considérant 1029 est sous-estimée.
- (1033) En ce qui concerne le blocage des prix, l'évolution des prix de vente et des coûts de production unitaires dans l'Union au cours de la période considérée (tableau 7) a apporté la preuve d'un blocage significatif des prix. L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'augmenter ses prix pour couvrir ses coûts. Par conséquent, elle a enregistré des pertes sur ses ventes de VEB tout au long de la période considérée.
- (1034) En particulier, la Commission a constaté que le prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon était inférieur de 30 % au coût de production moyen pondéré de l'industrie de l'Union. Cet indicateur a été établi au cas par cas.
- (1035) Un élément important expliquant ce blocage des prix était que le nombre d'immatriculations faisant suite à l'importation de produits chinois subventionnés a pu augmenter de 1 729 % par rapport à 2020 pour atteindre une part de marché de 22,8 % au cours de la période d'enquête, comme le montre le tableau 2b. Ces ventes ont principalement été réalisées aux dépens des producteurs de l'Union, qui ont perdu des parts de marché. Le blocage des prix s'expliquait également par le fait démontré que les importations en provenance de Chine livraient concurrence aux ventes de l'Union indépendamment du type de produit. Même si l'Union augmentait ses ventes de modèles plus chers, ces ventes seraient tout de même en concurrence avec un type de VEB chinois. Cela a contribué à ce que l'industrie de l'Union enregistre des pertes à deux chiffres, comme le montre le tableau 10.
- (1036) La CCCME a affirmé que, dans la comparaison des prix, la Commission devait tenir compte de la marque du VEB. Elle a également fait valoir que la valeur de la marque du producteur déterminait les prix de vente et de revente des VEB et que les producteurs de VEB de l'Union pouvaient facturer des prix beaucoup plus élevés pour leurs VEB dans chaque segment en fonction de la valeur de leur marque.
- (1037) La Commission a observé que la CCCME n'avait pas expliqué comment la Commission était censée prendre en considération la marque aux fins de la comparaison des prix. Elle a en outre fait remarquer que toute valeur que les producteurs de l'Union pourraient avoir tirée de leurs marques reposait sur leur longue et vaste expérience de la construction de véhicules ICE, que l'on ne saurait présumer être transférée automatiquement aux VEB. En effet, l'électrification bouleverse les règles du jeu de la concurrence non basée sur les prix en remettant en cause les caractéristiques traditionnelles sur lesquelles les constructeurs de voitures ICE ont fondé leur avantage concurrentiel. Les valeurs communes utilisées par les constructeurs automobiles sont notamment la performance, l'efficacité énergétique, la technologie, la fiabilité, la sécurité et le design. Or, ces caractéristiques des produits sont remises en cause par l'adoption des technologies électriques. Par exemple, les VEB redéfinissent ce que signifie la performance, en raison des caractéristiques des moteurs électriques. De toutes les caractéristiques, l'autonomie est la plus essentielle, en raison de la faible performance des VEB sur ce plan par rapport aux voitures ICE et de l'écart important entre les modèles de VEB en ce qui concerne leur autonomie maximale. En outre, la croissance rapide de Tesla illustre clairement le fait que la valeur de la marque construite sur les voitures ICE, ou son absence, ne revêt que peu d'importance en ce qui concerne le succès et le pouvoir de fixation des prix sur le marché des VEB. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (1038) La CCCME a également fait valoir que, dans la comparaison des prix, la Commission devait prendre en considération les données de tous les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et de tout autre producteur-exportateur chinois ayant présenté une demande d'examen individuel, en particulier celles de Tesla, étant donné que celui-ci représentait environ 50 % des exportations de VEB vers l'Union au cours de la période d'enquête.
- (1039) La marge de sous-cotation ainsi que tous les autres indicateurs microéconomiques sont calculés sur la base des données vérifiées communiquées par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Comme expliqué au considérant 49, Tesla n'a pas été retenu dans l'échantillon en tant que producteur-exportateur chinois. Par conséquent, les données de ce producteur-exportateur ayant demandé un examen individuel n'ont pas été prises en considération dans le calcul de la sous-cotation. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

- (1040) La société n° 24 a affirmé que le marché des VEB n'était pas un marché homogène pour deux raisons principales: premièrement, parce qu'il n'existait pas de marché indépendant des VEB, étant donné que le marché des VEB faisait partie du marché des véhicules particuliers, qui incluait les véhicules ICE, et que les VEB étaient en concurrence avec les véhicules ICE; deuxièmement, parce que le marché des VEB était divisé en plusieurs segments. La société n° 24 a déclaré que la segmentation du marché était pertinente aux fins d'une évaluation précise de la situation de l'industrie de l'Union et, par conséquent, selon elle, la Commission devait opérer une distinction entre les différents segments du marché des VEB. La société n° 24 a en outre précisé que si l'UE classe les voitures en catégories en fonction de leur taille et de leurs caractéristiques, d'autres critères tels que le prix et l'image de marque constituent des éléments clés pour déterminer la segmentation du marché. En ce qui concerne les prix de vente, la société n° 24 a précisé que le marché des VEB pouvait être divisé entre les segments «*entrée de gamme*», «*milieu de gamme*», «*haut de gamme*» et «*luxe*». Elle a aussi indiqué qu'il existait, au sein de chaque segment, une distinction claire entre les marques haut de gamme et les marques de base, opérée sur la base d'aspects tels que la performance, les fonctionnalités, les caractéristiques, les réseaux de distribution et les services après-vente. La société n° 24 a également déclaré que ces éléments déterminaient effectivement le degré de concurrence entre les acteurs du marché et si deux produits étaient des solutions de remplacement équivalentes. Elle a affirmé en outre que la plupart des producteurs de VEB de l'Union s'étaient concentrés jusqu'à présent sur des modèles de véhicules plus haut de gamme, ce qui leur permettait de réaliser des marges de bénéfice plus importantes, et que, par conséquent, les marques de l'UE ne sont pas très présentes dans les segments d'entrée de gamme, contrairement à ce qui est le cas dans le secteur traditionnel des voitures ICE. Il s'ensuit que, selon la société n° 24, les importations en provenance de Chine et, en particulier, les marques de VEB chinoises ont, jusqu'à présent, principalement ciblé le niveau de base dans les segments moins chers du marché où les solutions de remplacement de l'UE ne sont pas encore très présentes. Par conséquent, la société n° 24 a affirmé que les importations en provenance de Chine venaient surtout compléter l'industrie de l'Union sur le marché des VEB de l'Union, plutôt que de leur livrer concurrence.
- (1041) La Commission a rappelé que le marché des véhicules particuliers comprenait plusieurs systèmes de propulsion: ICE, hybrides (non rechargeables), hybrides rechargeables (ci-après «PHEV»), VEB et véhicules à pile à combustible (ci-après «VPC»). Les VPC et les VEB sont des véhicules à émissions nulles, tandis que les PHEV, les hybrides et les ICE sont équipés d'un moteur à combustion. Ces types de véhicules peuvent être en concurrence les uns avec les autres, mais seulement dans une mesure très limitée. Dans le même temps, ces types de véhicules sont également en concurrence très limitée avec les motocycles, les bicyclettes électriques, les trotinettes, etc. Toutefois, la présente enquête porte sur les véhicules électriques à batterie et non sur tous les véhicules de transport de passagers ou de mobilité. Dans la mesure où il existe une relation de concurrence avec d'autres véhicules, cet élément ne ferait pas entrer ces véhicules dans le champ d'application de la présente enquête; et une concurrence aussi limitée, si tant est qu'elle existe, ne remettrait pas en cause les conclusions de la présente enquête quant à l'incidence des importations faisant l'objet de subventions sur l'industrie de l'Union du produit similaire (les VEB).
- (1042) La Commission a également rappelé qu'il n'existait aucune segmentation universellement acceptée pour les voitures particulières et a souligné que le système de classification mentionné dans le document d'ouverture était fondé sur des descriptions génériques de ce que l'on considère généralement comme les segments de cette industrie, plutôt que sur des critères objectifs et mesurables fournis par l'industrie de l'Union. En conséquence, il n'y avait pas de ligne de démarcation claire entre les segments allégués. Dans le document d'ouverture, la Commission a mentionné de tels segments dans le sens de «types de VEB». Cela est d'autant plus le cas de la segmentation proposée par la société n° 24 que celle-ci n'a même pas fourni une description des segments allégués, mais uniquement leurs noms (à savoir «*entrée de gamme*», «*milieu de gamme*», «*haut de gamme*» et «*luxe*»), en utilisant des termes de marketing courants qui se prêtent à une large interprétation.
- (1043) La Commission a également fait observer que, bien que les VEB englobent toute une gamme de types différents, ceux-ci partagent tous les mêmes caractéristiques de base et la même utilisation principale, à savoir le transport d'un petit nombre de personnes d'un endroit à un autre. Ils sont également soumis aux mêmes règles en ce qui concerne, par exemple, les limitations de vitesse, les exigences en matière de permis et les parties du réseau routier où ils sont autorisés à circuler. Compte tenu de ce qui précède, les VEB peuvent être considérés comme suffisamment interchangeables. Par ailleurs, comme expliqué au considérant 1022, le NCP tenait compte des caractéristiques essentielles des VEB ayant une incidence sur le prix de vente pratiqué par l'industrie de l'Union, telles que la longueur, l'autonomie, la puissance et le type de roue motrice; dès lors, le type de produit similaire de l'Union a été comparé au type de produit chinois similaire, ce qui signifie que les VEB chinois présentés comme bon marché ou haut de gamme ont été comparés avec les modèles de l'Union qui leur étaient respectivement similaires.
- (1044) En ce qui concerne les types de VEB vendus par les producteurs chinois et le degré de concurrence avec les producteurs de l'Union, l'enquête a révélé que les producteurs-exportateurs chinois livraient pleinement concurrence aux VEB vendus par l'industrie de l'Union (comme expliqué au considérant 1031, le taux de correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était très élevé, à plus de 90 % en moyenne, et ce taux correspond à 88 % des ventes totales des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon). De fait, les types de VEB vendus sur le marché de l'Union tant par les producteurs de l'Union que par les producteurs-exportateurs chinois ont constitué l'un des critères pris en considération pour la sélection de l'échantillon de producteurs de l'Union et de producteurs-exportateurs, comme expliqué aux considérants 33, 36 et 49.

- (1045) Au cours de la période d'enquête, les producteurs-exportateurs chinois ont exporté une vaste gamme de modèles de VEB à des prix qui variaient considérablement, en livrant concurrence aux modèles de VEB produits par les producteurs de l'Union, et ils prévoient d'élargir encore davantage leur portefeuille pour le marché de l'Union dans un avenir proche.
- (1046) Par exemple, le producteur-exportateur chinois retenu dans l'échantillon BYD vendait, sur le marché de l'Union, des modèles dont les prix-catalogue étaient inférieurs à 30 000 EUR, tels que le Dolphin, des modèles dont les prix-catalogue étaient d'environ 40 000 EUR, tels que l'Atto 3, mais aussi des modèles qu'il considérait comme des produits haut de gamme ou de luxe, dont les prix-catalogue étaient supérieurs à 70 000 EUR, tels que le HAN et le TANG ⁽⁴²⁶⁾. De même, le groupe Geely a commercialisé ses VEB Polestar en tant que modèles haut de gamme ⁽⁴²⁷⁾ et les a exportés vers l'Union au cours de la période d'enquête. Un autre VEB produit par Geely, le Lotus Eletre, est commercialisé en tant qu'hyper-SUV ⁽⁴²⁸⁾ et proposé sur le marché de l'Union à des prix-catalogue allant jusqu'à 150 000 EUR.
- (1047) Outre les types de VEB vendus au cours de la période d'enquête, la Commission a fait observer que le marché des VEB de l'Union était en évolution permanente et que les producteurs et exportateurs de l'Union, y compris les exportateurs chinois, étendaient chaque année la gamme de VEB qu'ils proposent. À titre d'exemple, le groupe Stellantis, un groupe de producteurs de VEB de l'Union, a annoncé en octobre 2023 son nouveau modèle de VEB Citroën e-C3 à bas prix, à partir de 23 300 EUR. À l'inverse, en mars 2024, le groupe chinois retenu dans l'échantillon SAIC a dévoilé ⁽⁴²⁹⁾ plusieurs nouveaux modèles, dont le IM L6 «*intelligent haut de gamme*», le MG9 «*berline électrique à hayon de taille moyenne à grande*» et le SUV MGS9 «*coupé pur électrique de taille moyenne à grande*». D'autres annonces de lancement de nouveaux modèles de VEB figurent également au considérant 1127.
- (1048) Par conséquent, il a été conclu que les producteurs-exportateurs chinois ne se limitaient pas à certains types spécifiques de VEB, comme semble le laisser entendre la société n° 24.
- (1049) Pour les raisons qui précèdent, la Commission a conclu que les VEB constituaient un marché unique et continu de produits interchangeables et qu'une analyse par segment n'était ni justifiée ni appropriée en l'espèce. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

4.5. Situation économique de l'industrie de l'Union

4.5.1. Observations générales

- (1050) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet de subventions sur l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de tous les indicateurs économiques qui ont influé sur la situation de cette industrie durant la période considérée.
- (1051) Comme indiqué au considérant 26, l'échantillonnage a été utilisé pour déterminer le préjudice éventuel subi par l'industrie de l'Union.
- (1052) Aux fins de la détermination du préjudice, la Commission a établi une distinction entre les indicateurs macroéconomiques et les indicateurs microéconomiques du préjudice. La Commission a évalué les indicateurs macroéconomiques sur la base des données de Prodcum, de l'AEE et de S&P Global Mobility, des données d'échantillonnage et des sites web des producteurs de l'Union. Ces données concernaient l'ensemble des producteurs de l'Union. La Commission a évalué les indicateurs microéconomiques sur la base des données contenues dans les réponses au questionnaire communiquées par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les deux séries de données sont apparues représentatives de la situation économique de l'industrie de l'Union.
- (1053) Les indicateurs macroéconomiques sont les suivants: production, capacités de production, utilisation des capacités, volume des ventes, part de marché, croissance, emploi, productivité, ampleur de la marge de subvention et rétablissement à la suite de pratiques de subvention antérieures.
- (1054) Les indicateurs microéconomiques sont les suivants: prix unitaires moyens, coûts unitaires, coût de la main-d'œuvre, stocks, rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser les capitaux.

⁽⁴²⁶⁾ <https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023>

⁽⁴²⁷⁾ <https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707>

⁽⁴²⁸⁾ <https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/>

⁽⁴²⁹⁾ https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml

4.5.2. Indicateurs macroéconomiques

4.5.2.1. Production, capacité de production et utilisation des capacités

(1055) Au cours de la période considérée, la production totale de l'Union, ses capacités de production et son utilisation des capacités ont évolué comme suit:

Tableau 4

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Volume de production (en unités)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
<i>Indice</i>	100	165	220	298
Capacités de production (en unités)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
<i>Indice</i>	100	161	225	287
Utilisation des capacités	33 %	34 %	32 %	35 %
<i>Indice</i>	100	103	98	104

Source: Prodcom ⁽⁴³⁰⁾, données d'échantillonnage et sites web des producteurs de l'Union.

(1056) La production de VEB a augmenté d'environ 200 % au cours de la période considérée. L'augmentation de la production a été substantielle et relativement constante au cours de cette période, reflétant une transition progressive du marché des véhicules ICE vers les VEB.

(1057) Il n'existe pas de données officielles concernant la capacité de production totale de l'industrie de l'Union. Par conséquent, la capacité de production totale de l'industrie de l'Union a été calculée sur la base du taux d'utilisation des capacités vérifié des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et du volume de production total de l'industrie de l'Union. La capacité de production a ainsi augmenté de 187 % au cours de la période considérée.

(1058) L'enquête a révélé que certains producteurs de l'Union étaient en train de convertir des lignes de production de véhicules ICE en lignes de production de VEB et que, dès lors, ces lignes de production étaient entièrement consacrées à la production de VEB, ou qu'ils produisaient des VEB dans leurs usines d'assemblage parallèlement aux véhicules ICE, en utilisant essentiellement le même procédé de production afin de mettre à profit leurs actifs, procédés et compétences existants et de bénéficier d'une flexibilité de volume.

(1059) En fonction de la manière dont les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon produisaient des VEB, comme expliqué au considérant 1058, leur capacité de production a été calculée de différentes manières, comme suit: i) sur la base du nombre maximal de VEB pouvant être produits par jour, multiplié par le temps de travail productif, en tenant compte de 2 à 3 postes, y compris la maintenance, pendant 46 à 48 semaines par année; ou ii) sur la base de la capacité de production totale pour l'ensemble des voitures particulières, après déduction de la production de tous les autres véhicules particuliers en dehors des VEB.

(1060) L'utilisation des capacités a augmenté de 4 % au cours de la période considérée. Étant donné qu'elle était inférieure à 40 % au cours de la période d'enquête, il peut être conclu que l'industrie de l'Union dispose d'une capacité suffisante pour satisfaire les futures augmentations de la demande de VEB, et, qu'en outre, davantage de capacités peuvent être transférées de la production de véhicules ICE à la production de VEB.

⁽⁴³⁰⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Il convient de noter que, pour des raisons de confidentialité, Prodcom ne communique pas le volume de production pour chaque État membre. Les données relatives à la production pour 2023 seront accessibles au public le 1^{er} juillet 2024.

4.5.2.2. Volume des ventes et part de marché

- (1061) La Commission a établi le volume des ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union sur la base des données de l'AEE et de S&P Global Mobility pour les immatriculations de VEB construits dans l'Union.
- (1062) Selon ce calcul, le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 5

Volume des ventes et part de marché

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Volume des ventes sur le marché de l'Union (immatriculations) en unités	379 138	583 992	739 101	987 586
<i>Indice</i>	100	154	195	260
Part de marché (de la consommation apparente)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
<i>Indice</i>	100	94	93	87
Part de marché (de la consommation réelle – immatriculations)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
<i>Indice</i>	100	95	93	92

Source: données de l'AEE et de S&P Global Mobility concernant les immatriculations.

- (1063) Les ventes des producteurs de l'Union ont augmenté de 160 % au cours de la période considérée. Cette évolution a été similaire à celle de la production au cours de la même période. Les VEB étaient vendus principalement par l'intermédiaire de concessionnaires. Les principaux utilisateurs finals étaient les consommateurs et les principales sociétés donneuses d'ordres, qui commandaient généralement la production de véhicules sur mesure, plutôt que de commander à partir des stocks.
- (1064) Malgré la forte augmentation de la consommation, la part de marché calculée sur la base de la consommation apparente de l'industrie de l'Union a diminué de 13 %, ou neuf points de pourcentage, au cours de la période considérée, ou de 8 %, ou plus de cinq points de pourcentage, sur la base de la consommation réelle. En revanche, la part de marché des importations en provenance de Chine a plus que quintuplé sur ce marché en plein essor, au détriment de l'industrie de l'Union.

4.5.2.3. Croissance

- (1065) La production et les ventes (immatriculations) de VEB de l'industrie de l'Union ont connu une croissance continue et substantielle au cours de la période considérée, parallèlement à la transition progressive du marché des véhicules ICE vers les VEB.
- (1066) La croissance de l'industrie de l'Union en termes de ventes sur ce marché en plein essor a été nettement inférieure à celle de la consommation.
- (1067) Sur le plan de la part de marché, l'industrie de l'Union a perdu neuf points de pourcentage sur la base de la consommation apparente ou plus de cinq points de pourcentage sur la base des immatriculations au cours de la période considérée. Les VEB importés (immatriculations) détenaient une part de marché de près de 34,8 % au cours de la période d'enquête. Ce sont les producteurs-exportateurs chinois qui ont affiché la croissance la plus importante et la plus rapide de leur part de marché au cours de la période considérée, comme le montrent les tableaux 2a et 2b ci-dessus.

4.5.2.4. Emploi et productivité

(1068) L'emploi et la productivité ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 6

Emploi et productivité

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Nombre de salariés	39 995	66 053	99 939	115 835
<i>Indice</i>	100	165	250	290
Productivité (en unités/salarié)	14	14	12	14
<i>Indice</i>	100	100	88	103

Source: Prodcum et producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(1069) L'emploi et la productivité ont été calculés sur la base de l'emploi des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, extrapolé à raison du volume de production de l'ensemble de l'industrie de l'Union.

(1070) Le nombre de salariés est passé d'environ 40 000 à environ 116 000 au cours de la période considérée, soit une augmentation de 190 %. Cette évolution a globalement suivi la tendance de la production.

(1071) De manière générale, l'industrie de l'Union transfère actuellement ses salariés de la production de véhicules ICE vers la production de VEB, la première étant en diminution tandis que la seconde est en pleine croissance. Dans ce cadre, l'industrie de l'Union préserve les emplois grâce à la reconversion professionnelle (rééquipement et recyclage) et offre à ses salariés la possibilité de s'adapter aux systèmes de propulsion électrique.

(1072) La productivité est restée relativement stable au cours de la période considérée.

4.5.2.5. Importance du montant des subventions et rétablissement à la suite de pratiques de subvention antérieures

(1073) Tous les montants des subventions étaient nettement supérieurs au niveau de minimis. L'incidence de l'importance des montants de subvention effectifs sur l'industrie de l'Union n'a pas été négligeable, compte tenu du volume et des prix des importations en provenance du pays concerné.

(1074) Il s'agit de la première enquête antisubventions portant sur le produit concerné. Par conséquent, il n'existait aucune donnée permettant d'évaluer les effets d'une éventuelle pratique antérieure de subventionnement.

4.5.3. Indicateurs microéconomiques

4.5.3.1. Prix et facteurs affectant les prix

(1075) Les prix de vente unitaires moyens pondérés facturés par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des clients indépendants (y compris les ventes des sociétés liées réalisées dans des conditions de pleine concurrence) dans l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 7

Prix de vente dans l'Union

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Prix de vente unitaire moyen sur le marché de l'Union (en EUR/unité)	24 404	27 557	31 244	33 560
<i>Indice</i>	100	113	128	138

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Coût de production unitaire (en EUR/unité)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indice	100	104	114	124

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (1076) Les prix de vente moyens à l'unité de l'industrie de l'Union ont augmenté de 38%. Cette évolution a été influencée par les changements apportés à l'assortiment de modèles vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée, en particulier compte tenu du fait que le marché de l'Union opère une transition progressive des véhicules ICE vers les VEB et que de nouveaux modèles ont été lancés et vendus tout au long de la période considérée ⁽⁴³¹⁾.
- (1077) Le coût de production présenté ci-dessus est le coût de production total des VEB vendus, incluant les composants et matières premières, les autres coûts de fabrication et les frais VAG, y compris les dépenses de R&D.
- (1078) Le coût de production moyen unitaire de l'industrie de l'Union a augmenté de 24 %. Cette évolution a également été influencée par les changements intervenus dans l'assortiment de modèles produits. Le coût unitaire a aussi été influencé par la hausse des coûts des composants, en particulier des batteries, en raison de l'augmentation des coûts des matières premières, dont le cobalt, le nickel et le lithium. Le coût des autres composants a également augmenté, en particulier ceux qui ont été affectés par la crise énergétique, tels que l'acier et les autres métaux. Un élément qui a exercé une pression à la baisse sur les coûts unitaires a été l'augmentation du volume de production et de ventes, illustrée aux tableaux 4 et 5, les producteurs de l'Union ayant ainsi eu la possibilité de répartir leurs coûts fixes sur de plus grandes quantités de VEB. La Commission a observé que l'industrie des VEB était une industrie à forte intensité de capital ayant des coûts fixes élevés, et que dès lors, un volume de production important fait baisser le coût de production unitaire.
- (1079) Les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon fixent les prix sur le marché de l'Union en fonction des prix de leurs principaux concurrents pour des modèles similaires. En général, les producteurs de l'Union fixent un prix-catalogue pour chaque modèle, ou «prix de vente conseillé», qui est le prix auquel un constructeur recommande aux détaillants de vendre leurs VEB. Les prix de vente conseillés sont régulièrement réexaminés. Toutefois, même lorsqu'ils restent fixes, le prix final payé par le consommateur fluctue en raison des remises offertes par le vendeur au consommateur.
- (1080) Le marché des VEB est un marché hautement concurrentiel en évolution rapide. Il est, en outre, très transparent, puisque tous les vendeurs de VEB rendent publics leurs prix de vente conseillés. En raison de cette transparence des prix, le marché des VEB est très sensible aux variations de prix. Par conséquent, les hausses de prix causées par l'augmentation des coûts entraînent généralement une réduction des quantités vendues.

4.5.3.2. Coûts de la main-d'œuvre

- (1081) Au cours de la période considérée, les coûts moyens de la main-d'œuvre des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 8

Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié (en EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indice	100	106	110	124

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

⁽⁴³¹⁾ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models>

(1082) Le coût moyen de la main-d'œuvre a augmenté de 24 % au cours de la période considérée. Cette évolution a reflété l'augmentation des salaires et des autres coûts de main-d'œuvre en période d'inflation élevée, en particulier en 2022 et 2023.

4.5.3.3. Stocks

(1083) Au cours de la période considérée, les niveaux de stocks des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 9

Stocks

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Stocks de clôture (en unités)	7 493	9 460	15 504	25 431
<i>Indice</i>	100	126	207	339
Stocks de clôture en pourcentage de la production	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
<i>Indice</i>	100	74	97	114

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(1084) L'enquête a révélé que l'industrie de l'Union travaillait principalement sur commande et que, dès lors, les stocks, en pourcentage de la production, étaient généralement bas.

(1085) Les stocks de clôture des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont augmenté de 239 % durant la période considérée, ce qui reflète l'augmentation de la production sur la même période. Les stocks de clôture, en pourcentage de la production, ont augmenté de 14 % au cours de la période considérée. Cette évolution était principalement due à l'augmentation du nombre de modèles offerts sur le marché au cours de la période d'enquête par rapport à 2020.

4.5.3.4. Rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux

(1086) Au cours de la période considérée, la rentabilité, les flux de liquidités, les investissements et le rendement des investissements des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 10

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	- 22,3 %	- 10,9 %	- 8,9 %	- 10,8 %
<i>Indice</i>	- 100	- 49	- 40	- 48
Flux de liquidités (en EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
<i>Indice</i>	- 100	- 62	- 123	- 143
Investissements (en EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
<i>Indice</i>	100	97	88	100
Rendement des investissements	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
<i>Indice</i>	- 100	- 53	- 22	- 29

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (1087) La Commission a établi la rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en exprimant le bénéfice net avant impôt tiré des ventes du produit similaire à des acheteurs indépendants dans l'Union sous forme de pourcentage du chiffre d'affaires généré par ces ventes.
- (1088) L'industrie de l'Union a été déficitaire tout au long de la période considérée, bien que ces pertes aient globalement diminué au cours de cette période. Comme le montre le tableau 7, les prix unitaires de l'industrie de l'Union ont augmenté à un rythme plus élevé que ses coûts unitaires au cours de la période considérée. Les raisons de ces évolutions sont décrites à la section 4.5.3.1. Entre 2020 et 2022, l'industrie de l'Union est parvenue à réduire ses pertes en augmentant son volume de ventes sur le marché de l'Union. Pendant cette période, l'industrie de l'Union a augmenté ses volumes de production et de ventes et a pu réaliser des gains d'efficacité grâce à la répartition de ses coûts fixes entre un nombre croissant d'unités produites. Bien que cette croissance se soit poursuivie au cours de la période d'enquête, en raison des hausses de prix des matières premières et de l'augmentation du volume des importations à bas prix faisant l'objet de subventions, les pertes ont augmenté par rapport à 2022, pour atteindre -10,8 % à la fin de la période considérée.
- (1089) Le marché de l'Union se trouvait en phase de transition progressive au cours de la période considérée. Étant donné que certains producteurs de l'Union construisaient des VEB et des véhicules ICE en utilisant les mêmes lignes de production, comme expliqué au considérant 1058, les coûts de production des VEB ont quelque peu diminué, les coûts fixes étant partagés entre les VEB et les véhicules ICE. Toutefois, comme expliqué aux considérants 1222 et 1223, l'industrie de l'Union doit réduire sa production et ses ventes de véhicules ICE dans l'Union. Dès lors, pour devenir bénéficiaire et assurer son avenir, l'industrie des VEB de l'Union doit augmenter sa production, ses ventes et sa part de marché de VEB, afin de réaliser ainsi des économies d'échelle et de continuer à réduire ses coûts unitaires par rapport à ses niveaux de prix.
- (1090) Les flux nets de liquidités représentent l'aptitude des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à autofinancer leurs activités. Les flux nets de liquidités ont été négatifs tout au long de la période considérée. Leur situation s'est détériorée au cours de la période considérée en raison de la hausse du chiffre d'affaires et de l'augmentation des pertes en valeur absolue. Cette situation a été atténuée par les bénéfices que l'industrie de l'Union a réalisés sur ses véhicules particuliers ICE. Toutefois, comme expliqué aux considérants 1222 et 1223, les producteurs de l'Union doivent réduire leurs ventes de véhicules ICE et, par conséquent, les bénéfices que l'industrie de l'Union tire de ses ventes de véhicules ICE diminueront à l'avenir.
- (1091) Les investissements dans le produit concerné étaient essentiellement liés à des dépenses de R&D, à de nouveaux investissements dans des lignes de production destinées aux VEB, y compris la production et l'installation de batteries, et à l'achat d'outils spécifiques pour l'assemblage des VEB. Bien que ces investissements ne concernent que les entités de production incluses dans l'échantillon, ils illustrent les investissements massifs nécessaires au passage de la production de véhicules ICE à la production de VEB. Ces nouveaux investissements doivent, en grande partie, être effectués avant de vendre des VEB. D'autres investissements ont déjà été engagés; ils sont réalisés à mesure que la transition progressive des sites de production avance.
- (1092) Les investissements réalisés par l'ensemble de l'industrie de l'Union pour la transition vers l'électrification ont été estimés à environ 170 milliards d'EUR entre 2022 et 2030 ⁽⁴³²⁾, ce qui correspond à un investissement moyen d'environ 19 milliards d'EUR durant chaque année de la période. Ces investissements sont prévus pour tous les types de VEB. En particulier, le groupe Volkswagen investit actuellement quelque 20 milliards d'EUR afin de construire au moins six usines de batteries en Europe dans les années à venir. Il prévoit d'investir environ 1 milliard d'EUR dans la conception et la production de VEB dans son usine de Steyr, en Autriche, à partir de 2025. Il investit en outre quelque 400 millions d'EUR dans la modernisation de son usine de Munich, en Allemagne, et construit une nouvelle usine en Hongrie afin de produire son modèle Neue Klasse EV à partir de 2025. Le groupe Stellantis a investi dans une entreprise commune avec Mercedes-Benz et TotalEnergies, appelée «ACC», pour produire des cellules de batteries. Mercedes-Benz envisage également de créer quatre usines de batteries dans l'UE dans un avenir proche. Le groupe Renault investira 10 milliards d'EUR dans l'électrification jusqu'en 2025.
- (1093) Le rendement des investissements est le bénéfice exprimé en pourcentage de la valeur comptable nette des investissements. Son évolution a connu une tendance similaire à celle du rendement du chiffre d'affaires puisqu'il a été négatif tout au long de la période. Les pertes accusées au niveau du rendement des investissements ont diminué au cours de la période considérée, pour les raisons décrites à la section 4.5.3.4. Il convient également de tenir compte du fait que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon n'ont pas tous commencé à investir dans les VEB (et n'ont donc pas tous commencé à obtenir un rendement sur ces investissements) la même année. Cette précision a également eu une incidence sur l'évolution du rendement des investissements présentée dans le tableau 10.

⁽⁴³²⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegqzqypr/>

- (1094) L'aptitude des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à mobiliser des capitaux devrait être appréciée en tenant compte du fait que ces producteurs font partie de grands groupes industriels qui ont financé la transition des véhicules ICE vers les VEB. Toutefois, chaque année de cette inévitable transition a aggravé l'ampleur des pertes enregistrées et a réduit l'aptitude de l'industrie à mobiliser des capitaux à l'avenir.

4.5.4. Conclusion sur la situation de l'industrie

- (1095) Comme expliqué au considérant 996, la situation de l'industrie de l'Union doit être analysée dans le contexte de la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB.
- (1096) Dans ce contexte, la consommation apparente de l'Union a augmenté de 200 % au cours de la période considérée et la consommation réelle de l'Union (uniquement fondée sur les immatriculations) a augmenté de 182 % au cours de la période considérée. Ces augmentations considérables reflètent la transition du marché des voitures particulières de l'Union des véhicules ICE vers les VEB.
- (1097) Parallèlement, les volumes d'importation en provenance de la Chine ont massivement augmenté, passant d'environ 21 000 unités à plus de 412 000 unités (soit une augmentation de plus de 1 800 % au cours de la période considérée), une hausse largement supérieure à celle de la consommation. Cette tendance se reflète dans la part de marché des importations en provenance de Chine, qui a, elle aussi, énormément augmenté, passant de 3,9 % en 2020 à 25 % au cours de la période d'enquête. Des augmentations similaires sont constatées en ce qui concerne les immatriculations de VEB chinois à la suite d'une importation en provenance de Chine.
- (1098) La production et les ventes de l'industrie de l'Union ont respectivement augmenté de 198 % et 150 %. Ici encore, cette croissance apparente n'a pas suivi le rythme de l'augmentation de la consommation, et la part de marché de l'industrie de l'Union est donc passée de 68,9 % en 2020 à 59,9 % au cours de la période d'enquête.
- (1099) Comme cela a été expliqué, compte tenu de la transition du marché de l'Union, plusieurs indicateurs ont été affectés par la conversion progressive des sites de production de véhicules ICE de l'industrie de l'Union en sites de production de VEB. Cette conversion a nécessité des investissements considérables et réguliers dans les coûts de R&D et les coûts de conversion des usines, qui sont restés les mêmes tout au long de la période considérée. L'utilisation des capacités, la rentabilité, le rendement des investissements et la productivité ont affiché une légère tendance à la hausse en raison de la transition des véhicules ICE vers les VEB, mais ils sont restés soit négatifs soit relativement stables au cours de la période considérée.
- (1100) Malgré des tendances à l'amélioration, la rentabilité et le rendement des investissements de l'industrie de l'Union sont restés médiocres tout au long de la période considérée. Cela indique que l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de répercuter sur ses clients l'intégralité des coûts importants supportés dans le cadre de la transition et qu'elle a été empêchée de fixer des prix rentables à facturer à ses clients. L'analyse présentée à la section 4.5.3.1 démontre que les prix de l'industrie de l'Union ont été bloqués par ceux des importations faisant l'objet de subventions. La sous-cotation des prix des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, dont les volumes étaient en constante augmentation, même sur un marché en rapide expansion, prouve que le principal concurrent sur le plan des importations était la Chine.
- (1101) Malgré une augmentation des ventes et de la production induite par la hausse de la demande due à la transition des véhicules ICE vers les VEB, l'industrie de l'Union était toujours loin de réaliser un bénéfice sur ses VEB au cours de la période d'enquête. La situation au cours de la période d'enquête, caractérisée par des pertes supérieures à 10 % et un blocage constant des prix, a compromis l'intégralité de la transition de l'industrie de l'Union des véhicules ICE vers les VEB. Pour effectuer cette transition, l'industrie de l'Union a dû investir des milliards d'EUR et redéployer l'énorme main-d'œuvre qu'elle emploie, alors que le passage des véhicules ICE aux VEB sur le marché de l'Union n'en était qu'à 14,5 %, comme le montre le tableau 1.
- (1102) Les indicateurs ci-dessus montrent que la transition des véhicules ICE vers les VEB a commencé à être freinée vers la fin de la période considérée, et en particulier au cours de la période d'enquête, durant laquelle les volumes les plus considérables d'importations en provenance de Chine ont été constatés et la part de marché de l'industrie de l'Union a le plus reculé. Ce constat est également démontré par le fait que, malgré les améliorations de certains indicateurs observées au cours de la période considérée, la plupart des indicateurs financiers étaient toujours négatifs et ont même commencé à se détériorer au cours de la période d'enquête, dont la rentabilité, le rendement des investissements et les flux de liquidités. De manière encore plus révélatrice, les parts de marché ont constamment diminué tout au long de la période considérée, pour atteindre leur plus bas niveau à la fin de la période d'enquête.

- (1103) Eu égard à ce qui précède, la Commission a décidé d'examiner si l'évolution future probable des importations faisant l'objet de subventions en provenance de la Chine compromettrait la réussite de la transition des véhicules ICE vers les VEB, en causant ainsi un préjudice important à l'industrie de l'Union.

5. MENACE DE PRÉJUDICE

5.1. Introduction

- (1104) Conformément à l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base, la Commission a examiné si une nouvelle augmentation des importations faisant l'objet de subventions en provenance de la Chine risquait d'avoir une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union et constituerait ainsi une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union.

- (1105) Pour déterminer l'existence d'une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 8, deuxième alinéa, du règlement de base, la Commission a examiné certains facteurs tels que:

- la nature des subventions en question et les effets commerciaux qu'elles sont susceptibles d'entraîner,
- un taux d'accroissement notable des importations faisant l'objet de subventions sur le marché de l'Union dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des importations,
- la capacité suffisante et librement disponible de l'exportateur ou l'augmentation imminente et substantielle de cette capacité dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des exportations faisant l'objet de subventions vers l'Union, compte tenu de l'existence d'autres marchés d'exportation pouvant absorber des exportations additionnelles,
- l'arrivée d'importations à des prix qui pourraient déprimer sensiblement les prix intérieurs ou empêcher dans une mesure notable des hausses de prix et accroîtraient probablement la demande de nouvelles importations;
- le niveau des stocks.

5.2. La nature des subventions en question et les effets commerciaux qu'elles sont susceptibles d'entraîner

- (1106) À la section 3.10, la Commission a conclu provisoirement à l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires conformément aux dispositions du règlement de base.

- (1107) Ces subventions montrent que les importations du produit concerné bénéficient d'un soutien des pouvoirs publics.

- (1108) La sous-cotation et le blocage importants des prix (empêchant des augmentations de prix qui auraient sinon eu lieu) constatés au cours de la période d'enquête et qui ont déjà affecté la situation économique de l'industrie de l'Union au cours de cette période devraient l'affecter encore davantage dans un avenir proche. La politique de prix agressive menée par les importations en provenance de Chine et leur pénétration importante du marché sont facilitées par le fait que le marché des VEB de l'Union est très sensible aux variations de prix et très transparent.

- (1109) En outre, comme expliqué à la section 3.2, les mesures prises par les pouvoirs publics chinois pour soutenir leur industrie nationale des VEB garantissent que les exportations de VEB restent hautement compétitives, à des prix largement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union, grâce à la réduction des coûts liés à l'obtention de financements, aux biens ou intrants obtenus moyennant une rémunération moins qu'adéquate et à d'autres avantages (contrairement aux producteurs de l'Union, qui ne peuvent bénéficier d'un soutien aussi conséquent).

(1110) Il est donc prévisible qu'en raison de la nature des mesures de soutien prises par les pouvoirs publics chinois, les importations du produit concerné faisant l'objet de subventions continueront d'affecter négativement la situation économique de l'industrie de l'Union.

5.3. **Un taux d'accroissement notable des importations faisant l'objet de subventions sur le marché de l'Union dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des importations**

Taux d'augmentation et part de marché des importations en provenance de Chine

(1111) Les importations totales de VEB en provenance du pays concerné ont considérablement augmenté, passant de 21 243 unités en 2020 à 412 425 unités au cours de la période d'enquête, comme le montrent les tableaux 2a et 2b.

(1112) La part de marché des importations en provenance de Chine a également augmenté, de 3,9 % en 2020 à 25 % au cours de la période d'enquête sur la base des importations totales ou de 3,5 % en 2020 à 22,8 % au cours de la période d'enquête sur la base des immatriculations, comme indiqué respectivement dans le tableau 2a et dans le tableau 2b. Les producteurs-exportateurs chinois ont gagné des parts de marché grâce à leurs importations à bas prix, aux dépens des producteurs de l'Union et des importations en provenance de pays tiers.

Indicateurs de probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations

(1113) Comme démontré à la section 3.2 ci-dessus, il existe des preuves indiquant que les politiques des pouvoirs publics chinois ciblent la production et, plus spécifiquement, les exportations de VEB.

(1114) Plusieurs éléments montrent que les producteurs-exportateurs chinois devraient continuer d'exporter des volumes importants. Plus précisément, les pouvoirs publics chinois ont très récemment mis en œuvre plusieurs mesures visant à cibler les marchés d'exportation et à augmenter davantage les exportations, eu égard également aux importantes capacités excédentaires du marché intérieur chinois, comme expliqué aux considérants 1140 à 1143.

(1115) Comme expliqué au considérant 1149, la Chine a exporté 1 471 136 VEB dans le monde entier au cours de la période d'enquête, soit une augmentation de 659 % par rapport à 2020. Les VNE (VEB et PHEV) sont très importants pour l'économie chinoise. C'est pourquoi, dans son message pour le Nouvel An 2024, le président chinois a déclaré que les VNE constituaient «une nouvelle preuve du talent de l'industrie manufacturière chinoise»⁽⁴³³⁾. Toutefois, les constructeurs de VEB chinois ne sont pas uniquement cantonnés à leur marché intérieur. Les pouvoirs publics chinois encouragent d'ailleurs les producteurs de VEB chinois à explorer les marchés étrangers et les aident de multiples façons à augmenter leurs ventes à l'exportation, y compris en concevant de solides systèmes de conseil juridique, d'essais et de certification. À cet égard, le plan 2021-2035 définit cinq missions stratégiques destinées à l'industrie chinoise des VNE pour les 15 prochaines années: 1) améliorer la capacité d'innovation technologique; 2) mettre en place un écosystème industriel pour les véhicules non électriques; 3) faire progresser l'intégration et le développement industriels; 4) construire un solide système d'infrastructures; et 5) accroître l'ouverture et approfondir la coopération internationale. En ce qui concerne la coopération internationale, les entreprises nationales sont encouragées à élaborer des plans stratégiques de développement international, à exploiter les marchés étrangers et à établir des entrepôts et des plateformes de services après-vente à l'étranger. Le plan 2021-2035 souligne également la nécessité de renforcer les services de soutien à la coopération internationale, tels que ceux relatifs à la conformité des entreprises et les services de conseil juridique, d'essais et de certification. Il fournit en outre des orientations aux autorités chinoises afin qu'elles participent activement à l'élaboration des règles et normes internationales pertinentes⁽⁴³⁴⁾.

⁽⁴³³⁾ https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits

⁽⁴³⁴⁾ International Council on Clean Transportation (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, juin 2021, disponible à l'adresse suivante: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf>.

- (1116) En outre, le 18 février 2024, la ville chinoise de Shenzhen a mis en place un plan visant à stimuler les exportations de voitures ⁽⁴³⁵⁾ ⁽⁴³⁶⁾. Ce plan comporte 24 mesures, dont un soutien à la construction d'usines et à l'ouverture de nouvelles routes maritimes. Les fonctionnaires locaux ont déclaré qu'ils mettraient en place des services de soutien aux exportateurs automobiles, notamment en améliorant l'assurance à l'exportation, en accélérant les remboursements de taxes et en encourageant les banques chinoises à fournir des prêts à la consommation aux acheteurs de pays tiers souhaitant acquérir une voiture. Ce plan invitait également les exportateurs à acheter davantage de navires transportant des voitures afin de créer une flotte de navires rouliers appartenant à la Chine, comme indiqué au considérant 1117.
- (1117) L'intérêt des producteurs chinois à exporter des VEB ressort également du fait que les producteurs chinois de VEB commandent en ce moment la fabrication d'un grand nombre de navires rouliers spécifiquement conçus pour transporter des véhicules à l'étranger ⁽⁴³⁷⁾ ⁽⁴³⁸⁾. Il a été indiqué que les chantiers navals chinois pourraient livrer plus de 200 navires rouliers entre 2023 et 2026, soit deux fois le nombre de navires rouliers livrés entre 2015 et 2022 ⁽⁴³⁹⁾ ⁽⁴⁴⁰⁾. BYD semble également avoir commandé six navires rouliers (avec la possibilité d'en commander deux supplémentaires). Ces navires devraient afficher une capacité d'environ 7 700 UEV (unités équivalent voiture) chacun. BYD a déjà reçu son premier navire baptisé «BYD Explorer n° 1» ⁽⁴⁴¹⁾ ⁽⁴⁴²⁾ ⁽⁴⁴³⁾, qui est déjà utilisé pour transporter des VEB vers l'Union ⁽⁴⁴⁴⁾. D'autres constructeurs automobiles chinois, tels que SAIC et Cherry Automobile ⁽⁴⁴⁵⁾, ont commandé plusieurs de leurs propres navires rouliers ⁽⁴⁴⁶⁾ ⁽⁴⁴⁷⁾. En outre, le constructeur automobile public Chery collabore avec le chantier naval de Wuhu afin de réaménager un ancien chantier naval en une base de construction de transporteurs automobiles, destinés aux exportations de VEB, sur la côte de la province de Shandong ⁽⁴⁴⁸⁾ ⁽⁴⁴⁹⁾.
- (1118) Les mesures susmentionnées, associées aux plans imminents d'expansion de producteurs chinois dans les principaux pays de l'UE, décrits aux considérants 1126 et 1127, ainsi qu'aux importantes capacités inutilisées en Chine, comme indiqué aux considérants 1140 à 1143, montrent que la Chine continuera à cibler agressivement des marchés d'exportation, ce qui indique la probabilité d'une augmentation substantielle des importations dans l'Union à l'avenir.

Attrait et ciblage du marché de l'Union

- (1119) Parmi les marchés d'exportation ciblés par la Chine, le marché de l'Union était la principale destination d'exportation des producteurs-exportateurs chinois, avec 33,1 % du total des exportations chinoises de VEB: en effet, le marché de l'Union est la région la plus attrayante pour les producteurs-exportateurs chinois, compte tenu de sa taille, de sa facilité d'accès, de ses niveaux de prix et de la feuille de route claire établie pour l'adoption des véhicules électriques, comme expliqué aux considérants 1120 à 1123 ci-après.
- (1120) En ce qui concerne la taille du marché de l'Union, en 2023, 1 538 621 VEB ont été immatriculés sur le marché de l'Union, soit 14,6 % du nombre total de voitures particulières immatriculées ⁽⁴⁵⁰⁾. Par contraste, le tableau ci-dessous montre la taille du marché des VEB dans d'autres grands pays et la proportion de VEB dans le nombre total de voitures particulières immatriculées.

⁽⁴³⁵⁾ <https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6>

⁽⁴³⁶⁾ <https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml>

⁽⁴³⁷⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well>

⁽⁴³⁸⁾ <http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html>

⁽⁴³⁹⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁰⁾ <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/ANJI-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards>

⁽⁴⁴¹⁾ <https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/>

⁽⁴⁴²⁾ <https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585>

⁽⁴⁴³⁾ <https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/>

⁽⁴⁴⁴⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

⁽⁴⁴⁵⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

⁽⁴⁴⁶⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁷⁾ https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml

⁽⁴⁴⁸⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁹⁾ <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers>

⁽⁴⁵⁰⁾ https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf

Tableau 11

Marché des VEB dans les pays tiers

Pays	Marché des VEB en 2023	% du nombre total de voitures particulières immatriculées
États-Unis	1 118 286	7,2 %
Royaume-Uni	314 684	16,5 %
Corée du Sud	156 767	9,0 %
Norvège	104 589	82,4 %
Australie	87 217	7,25 %
Inde	82 336	1,6 %
Turquie	64 515	6,7 %
Suisse	52 728	20,9 %
Japon	43 991	1,7 %
Brésil	19 309	0,9 %
Indonésie	17 062	2,2 %

Source: PwC - Strategy&, 'Electric Vehicle Sales Review Q4-2023' ⁽⁴⁵¹⁾

(1121) En ce qui concerne l'accès au marché de l'Union, le droit de douane de l'UE (droit de la nation la plus favorisée, ou droit NPF) est de 10 %. Tous les autres marchés pertinents, en revanche, sont soumis à d'importantes barrières à l'importation pour les importations de VEB en provenance de Chine. En particulier, le marché américain, qui, bien que plus petit que celui de l'Union, est tout de même un marché de grande envergure, avec plus d'un million de VEB immatriculés en 2023, est actuellement protégé par un droit total de 27,5% (2,5 % de droit NPF et 25% de «droit au titre de l'article 301» ⁽⁴⁵²⁾) applicable aux importations de VEB en provenance de Chine, tandis que des propositions visant à porter le droit au titre de l'article 301 à 100 % à compter d'août 2024 ont été publiées en mai 2024 ⁽⁴⁵³⁾. Par ailleurs, la Turquie a introduit un taux de droit additionnel de 40 % sur les importations de véhicules électriques en provenance de Chine ⁽⁴⁵⁴⁾ en plus du droit NPF de 40 %, tandis que l'Inde applique un droit à l'importation de 70 % sur les véhicules électriques dont le prix est inférieur ou égal à 40 000 USD ⁽⁴⁵⁵⁾ et de 100 % sur ceux dont le prix est supérieur à 40 000 USD ⁽⁴⁵⁶⁾. En janvier 2024, le Brésil a réintroduit une taxe de 10 % sur les importations de VEB, qui passera à 18 % en juillet 2024 et à 35 % d'ici juillet 2026 ⁽⁴⁵⁷⁾. Le marché de l'Union reste par conséquent le seul vaste marché automobile riche et mature à être ouvert aux importations en provenance de Chine.

⁽⁴⁵¹⁾ <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year>

⁽⁴⁵²⁾ <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burden%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce,https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>

⁽⁴⁵³⁾ <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>, <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery>, <https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf>

⁽⁴⁵⁴⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/>

⁽⁴⁵⁵⁾ <https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/>

⁽⁴⁵⁶⁾ <https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16>

⁽⁴⁵⁷⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/>

- (1122) Sur le plan des prix, pour les mêmes types de produits, les prix des VEB sur le marché de l'Union sont nettement plus élevés que les prix des VEB sur le marché chinois et offrent donc aux producteurs-exportateurs chinois la possibilité de réaliser des bénéfices plus élevés. À titre d'exemple, en mars 2024, l'une des voitures chinoises les plus vendues, la BYD Atto 3, avait un prix de détail de départ de 15 358 EUR (119 800 CNY) en Chine, tandis qu'en Allemagne, son principal marché d'exportation européen, son prix de détail de départ était plus du double, à 31 924 EUR (37 990 EUR, TVA comprise ⁽⁴⁵⁸⁾) ⁽⁴⁵⁹⁾. De même, toujours en mars 2024, la nouvelle Polestar 4 de Geely était proposée en Chine à un prix de départ de 38 331 EUR (299 000 CNY) avant rabais, tandis qu'en Allemagne, son prix de départ était de 53 109 EUR (63 200 EUR, TVA comprise) ⁽⁴⁶⁰⁾. En outre, les prix en Chine sont en baisse, comme le montrent les exemples récents du Tesla Model 3, dont le prix en Chine a baissé de plus de 4 500 USD depuis janvier, et de NIO, qui a baissé ses prix de 4 200 USD en juin ⁽⁴⁶¹⁾. En mars 2024, BYD a également réduit de 5 % le prix de son modèle le moins cher, la Seagull. En 2023, BYD a réduit de 12 % le prix de sa Yuan Plus (sa voiture la plus vendue, connue sous le nom d'Atto 3 dans l'Union) sur le marché chinois ⁽⁴⁶²⁾. Cette baisse des prix en Chine incite davantage les entreprises à accroître leurs exportations et à s'implanter sur de nouveaux marchés dont les niveaux de prix sont plus élevés, tels que le marché de l'Union.
- (1123) En ce qui concerne la feuille de route clairement définie pour les VEB dans l'Union, contrairement aux marchés d'autres pays tiers, l'Union s'est fixé un objectif très élevé en ce qui concerne le nombre d'immatriculations de VEB. Ainsi, d'ici à 2035, 100 % des véhicules nouvellement immatriculés dans l'Union (soit plus de 9 millions de véhicules) devraient être des véhicules à émissions nulles, notamment des VEB, tandis qu'aux États-Unis, cet objectif a été fixé à 50 % seulement.
- (1124) Comme expliqué aux considérants 1141 et 1142, la Chine dispose déjà d'une surcapacité pour les VNE (VEB et PHEV) qui sera largement mise à profit pour les exportations vers le marché de l'Union, compte tenu de l'attractivité de celui-ci par rapport aux marchés d'autres pays tiers.
- (1125) En outre, au cours de l'enquête, au moins 14 producteurs-exportateurs chinois étaient présents sur le marché de l'Union, dont Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (avec les marques Dongfeng et Voyah), Geely ⁽⁴⁶³⁾ (avec les marques Polestar, Zeeker et Lotus), Great Wall Motors (avec la marque Ora), Hongqi, JAC (avec les marques JAC et DR), SAIC (avec les marques MG et Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell et Zhidou ⁽⁴⁶⁴⁾. La part de marché combinée de ces producteurs-exportateurs chinois est passée de 1,9 % en 2020 à 7,3 % au cours de la période d'enquête, comme expliqué dans le tableau 12.
- (1126) Après la période d'enquête, un grand nombre de producteurs-exportateurs chinois ont annoncé leur intention de lancer plusieurs nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union, ainsi que d'accroître leur présence sur le marché de l'Union en entrant sur le marché de plus d'États membres de l'UE à court terme. Ces annonces témoignent clairement de l'intérêt des producteurs-exportateurs chinois pour le marché de l'Union. Par exemple ⁽⁴⁶⁵⁾, Xpeng Inc, qui est déjà présent aux Pays-Bas, a l'intention d'entrer sur les marchés allemand et français en 2024 ⁽⁴⁶⁶⁾. Dongfeng envisage d'introduire sa marque de luxe Voyah, déjà présente en Finlande, sur les marchés espagnol et portugais en 2024, et peut-être aussi sur les marchés allemand, français et italien ⁽⁴⁶⁷⁾. Great Wall Motor prévoit d'étendre sa présence dans l'Union à sept pays supplémentaires en plus de l'Allemagne, à savoir l'Italie, l'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et l'Autriche ⁽⁴⁶⁸⁾. Zeekr, la marque haut de gamme de Geely, a également commencé à vendre la marque Zeekr 001 aux Pays-Bas à partir de la fin de 2023 ⁽⁴⁶⁹⁾.

⁽⁴⁵⁸⁾ Taxe sur la valeur ajoutée.

⁽⁴⁵⁹⁾ <https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/> and <https://bydeurope.com/article/436>.

⁽⁴⁶⁰⁾ <https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/> and <https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832>.

⁽⁴⁶¹⁾ <https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html>

⁽⁴⁶²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/>

⁽⁴⁶³⁾ La marque Volvo de Geely n'a pas été importée de Chine pendant la période considérée.

⁽⁴⁶⁴⁾ La liste n'est pas exhaustive.

⁽⁴⁶⁵⁾ Cette liste d'exemples n'est pas exhaustive.

⁽⁴⁶⁶⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/>

⁽⁴⁶⁷⁾ <https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/>

⁽⁴⁶⁸⁾ <https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/>

⁽⁴⁶⁹⁾ <https://cnevpost.com/2023/12/11/zeekr-begins-deliveries-europe/>

- (1127) En outre, BYD a lancé son sixième modèle de VEB sur le marché de l'Union, la «Seal U», qui vient rejoindre l'Atto 3, le Dolphin, le Seal, le Han et le Tang ⁽⁴⁷⁰⁾. MG compte également lancer le modèle IM L6 dans l'Union en 2025 ⁽⁴⁷¹⁾. NIO a l'intention de lancer sa sous-marque moins chère, au nom de code «Firefly», en Europe en 2025 ⁽⁴⁷²⁾. La marque HiPhi du constructeur de véhicules électriques haut de gamme Human Horizons a annoncé la tarification européenne de ses modèles et a commencé à accepter des pré-commandes en 2023, avec des prix supérieurs à 100 000 EUR en Allemagne ⁽⁴⁷³⁾. BYD a en outre déclaré qu'il avait l'intention d'augmenter sensiblement sa part de marché sur le marché de l'Union, qui passerait de 1,1 % actuellement à 5 % d'ici à 2025 ⁽⁴⁷⁴⁾.
- (1128) En outre, Transport & Environment ⁽⁴⁷⁵⁾ estime que la part de marché des marques chinoises et des marques européennes achetées par des sociétés chinoises atteindra 11 % en 2024, 14 % en 2025 et 20 % d'ici 2027 ⁽⁴⁷⁶⁾.
- (1129) En conclusion, compte tenu de la politique des pouvoirs publics chinois visant à encourager les producteurs chinois à exporter des VEB, de l'attrait considérable du marché de l'Union, de la surcapacité énorme et des importantes capacités inutilisées en Chine ainsi que de l'augmentation significative du volume d'importations de VEB en provenance de Chine depuis 2020, il est probable que ces importations continuent à augmenter considérablement à très brève échéance et se poursuivent les années suivantes. Cette augmentation sera essentiellement le fait de marques nationales chinoises et de marques européennes achetées par des sociétés chinoises aux dépens de l'industrie de l'Union, qui continuera probablement à perdre des parts de marché.

Évolution probable de la part de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union

- (1130) La CCCME a affirmé que, pour évaluer le volume des importations de VEB en provenance de Chine et la probabilité que ces importations augmentent à l'avenir, il y avait lieu d'évaluer toutes les importations de VEB en provenance de Chine, et, en particulier, les auto-importations de l'industrie des VEB de l'Union.
- (1131) Toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relèvent du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. En réponse à cette allégation, la Commission a ventilé l'ensemble des importations en provenance de Chine selon les catégories suivantes: importations en provenance d'exportateurs chinois liés aux FEO de véhicules ICE de l'Union (Renault, BMW et Mercedes-Benz) opérant une transition vers la production de VEB sur le marché de l'Union; importations en provenance de Tesla; et toutes les autres importations en provenance de Chine, telles que celles de marques européennes acquises par le passé par des sociétés chinoises (Polestar et MG), par des FEO de véhicules ICE chinois (BYD, Chery, Dongfeng, etc.) et par des start-ups chinoises vendant des véhicules électriques (NIO, Xpeng, etc.).
- (1132) La part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par l'industrie de l'Union et de toutes les autres importations en provenance de Chine, sur la base des immatriculations, a évolué comme suit:

Tableau 12a

Ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 à 5,7] % (*)
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

⁽⁴⁷⁰⁾ https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Biblio&itm_campaign=Biblio-related&itm_medium=Biblio-footer-1

⁽⁴⁷¹⁾ <https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/>

⁽⁴⁷²⁾ <https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/>

⁽⁴⁷³⁾ <https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/>

⁽⁴⁷⁴⁾ <https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe>

⁽⁴⁷⁵⁾ Un groupe d'experts militant en faveur de transports propres et durables pour tous.

⁽⁴⁷⁶⁾ <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf>

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

(¹) Ni l'AEE ni S&P Global Mobility n'indiquent l'origine des VEB. Dès lors, pour différencier le volume des modèles de VEB du groupe Tesla importés de Chine de ceux produits dans l'Union, la Commission s'est fondée sur la réponse au questionnaire destiné aux exportateurs que Tesla a présentée pour sa demande d'examen individuel, comme expliqué au considérant (183). En outre, les données correspondantes pour la période d'enquête ne sont pas accessibles au public, et la Commission a donc présenté les informations relatives à la part de marché de Tesla sous la forme de fourchettes. Afin de protéger la confidentialité des données concernant Tesla, la Commission a également dû présenter sous la forme de fourchettes les données correspondantes relatives aux importations des FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB en provenance des producteurs-exportateurs chinois, sans quoi les données de Tesla pourraient être calculées par déduction. La Commission communiquera les données exactes dans le règlement définitif une fois que les données nécessaires seront rendues publiques.

Source: AEE et S&P Global Mobility.

(1133) Le tableau ci-dessus montre que, sur les importations totales en provenance de Chine, la part de marché des importations des FEO de l'Union qui produisent des véhicules ICE mais opèrent actuellement une transition vers la production de VEB, bien qu'elle ait augmenté entre 2020 et 2021, est restée relativement stable depuis 2021 et la période d'enquête, s'élevant à [4,7 – 5,7] % au cours de la période d'enquête, et est donc inférieure à la part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine, qui est passée de 1,9 % en 2020 à 7,3 % au cours de la période d'enquête.

(1134) La Commission a également déterminé les importations en provenance de Chine sur une base trimestrielle au cours de la période d'enquête, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 12b

Ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine

	Période d'enquête			
	Octobre à décembre 2022	Janvier – mars 2023	Avril – juin 2023	Juillet à septembre 2023
Part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB	[4,2 à 5,8] %	[4,3 à 5,9] %	[3,8 à 5,3] %	[5,6 à 6,8] %
Tesla	[10,6 à 12,2] %	[12,8 à 14,4] %	[8,9 à 10,4] %	[6,6 à 7,8] %
Part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Source: S&P Global Mobility.

(1135) Le tableau ci-dessus montre que, sur une base trimestrielle, la part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine a augmenté durant trois des quatre trimestres de la période d'enquête, passant de 6,8 % au premier trimestre à 8,8 % au quatrième trimestre, et a dépassé la part de marché des importations effectuées par les FEO de véhicules ICE de l'Union qui opèrent une transition vers la production de VEB, qui représentait [5,6 – 6,8] % pendant la période d'enquête.

(1136) Contrairement aux nombreuses annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127, les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine. La plupart d'entre eux ont un modèle ou une marque de VEB qu'ils importent de Chine dans des quantités largement inférieures à leur production dans l'Union. Par exemple, BMW a annoncé que son modèle de VEB iX3 qui était importé de Chine

pendant la période considérée cesserait d'être importé de Chine à partir de 2025⁽⁴⁷⁷⁾. Le groupe BMW compte importer de Chine la marque MINI Cooper⁽⁴⁷⁸⁾, le groupe Mercedes-Benz la marque Smart, le groupe Volkswagen la marque Cupra et le groupe Renault le modèle Dacia Spring. La part de marché de ces importations a été relativement stable depuis 2021 et ne devrait pas augmenter de manière sensible à très court terme et dans un avenir proche.

- (1137) En outre, les importations de Tesla en provenance de Chine ne devraient pas non plus augmenter de manière significative, étant donné que les capacités de production inutilisées de Tesla sont très faibles, voire inexistantes. Selon les informations accessibles au public, Tesla entend augmenter sa capacité de production en Chine. Toutefois, il ne semble pas avoir encore reçu les approbations réglementaires requises et on ne sait pas exactement s'il les recevra⁽⁴⁷⁹⁾.
- (1138) Il ressort donc de ce qui précède qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, est probable dans un avenir proche. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

5.4. Capacité suffisante et librement disponible et capacité d'absorption des marchés de pays tiers

- (1139) Les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni de liste des constructeurs de VEB en Chine. La Commission a donc dû se fonder à cet égard sur des informations accessibles au public. Il apparaît que, selon Bloomberg, la Chine comptait environ 100 constructeurs de voitures électriques chinois en 2023, un chiffre en baisse par rapport aux 500 constructeurs recensés en 2019⁽⁴⁸⁰⁾.

(a) Capacités et capacités inutilisées en Chine

- (1140) Comme expliqué au considérant 49, 21 groupes de producteurs-exportateurs chinois se sont fait connaître durant l'enquête en fournissant une réponse au questionnaire. Selon ces réponses, comme le montre le tableau 13, ces producteurs-exportateurs chinois ont connu une augmentation de leurs capacités et de leurs capacités inutilisées au cours de la période considérée et que la diminution. Pendant la période d'enquête, leurs capacités inutilisées ont atteint près de 2,3 millions de VEB, soit 1,5 fois la consommation réelle totale de VEB dans l'Union sur la même période, ou 1 519 082 unités, comme le montre le tableau 1.

Tableau 13

Production et capacité des producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré

Unités	2020	2021	2022	Période d'enquête
Production	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indice	100	320	650	792
Capacité	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indice	100	145	227	288
Capacité inutilisée	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indice	100	92	100	137
Taux d'utilisation des capacités	23 %	51 %	66 %	64 %
Indice	100	221	286	275

Source: réponses des producteurs-exportateurs chinois au questionnaire d'échantillonnage.

⁽⁴⁷⁷⁾ <https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/>

⁽⁴⁷⁸⁾ <https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/>

⁽⁴⁷⁹⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter>

⁽⁴⁸⁰⁾ <https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019>

- (1141) Toutefois, les données fournies par les producteurs-exportateurs ayant coopéré concernant la production, la capacité et les capacités inutilisées sont incomplètes. Les informations publiées par l'Association chinoise des constructeurs automobiles (ci-après l'«ACCA») montrent que la production totale de VEB en Chine s'élevait à 5,8 millions d'unités, comme indiqué au considérant 1144. Dès lors, en supposant que les producteurs de VEB chinois qui ne se sont pas manifestés durant l'enquête avaient le même taux d'utilisation des capacités que les producteurs-exportateurs chinois qui se sont fait connaître, la Chine possédait une capacité totale de 9,18 millions de VEB et des capacités inutilisées de 3,34 millions de VEB, soit 2,2 fois la consommation de VEB dans l'Union au cours de la période d'enquête.
- (1142) En outre, étant donné qu'un constructeur automobile peut produire à la fois des voitures ICE et des VEB sur une même ligne de production, la Commission a également examiné la capacité de production totale de voitures particulières en Chine en se fondant sur les informations accessibles au public. Ainsi, un article publié par China Daily indique que, selon l'Association chinoise pour les voitures particulières, la capacité de production de VNE et de voitures particulières ICE en Chine s'élevait à 40,89 millions d'unités en 2021 ⁽⁴⁸¹⁾. L'agence de presse Reuters a également mentionné dans un article que, selon l'Association chinoise pour les voitures particulières, la capacité de production totale de véhicules particuliers (VNE et voitures ICE) représentait 43 millions d'unités fin 2022, avec un taux d'utilisation des installations de 54,5 % ⁽⁴⁸²⁾. Les capacités inutilisées pour les voitures particulières en Chine se chiffraient donc à 23,4 millions d'unités. Ces capacités inutilisées peuvent servir à construire des VEB pour le marché de l'Union.
- (1143) Il a en outre été signalé que les pouvoirs publics chinois étaient au courant de la surcapacité relative aux véhicules particuliers et avaient mis en œuvre un régime d'autorisation plus strict pour les approbations réglementaires que doivent obtenir les entreprises pour établir une nouvelle production de véhicules électriques en Chine ⁽⁴⁸³⁾. Néanmoins, de nouveaux producteurs de VEB continuent de s'installer en Chine, tels que le fabricant chinois d'équipements électroniques intelligents grand public Xiaomi ⁽⁴⁸⁴⁾.

(b) *Production en Chine*

- (1144) Selon l'ACCA ⁽⁴⁸⁵⁾, la production de VEB en Chine a considérablement augmenté. Ainsi, comme le montre le tableau 14, au cours de la période d'enquête, 5 836 000 VEB ont été produits en Chine, soit une hausse de 489 % par rapport aux 991 000 VEB produits en 2020.

Tableau 14

Production totale de VEB en Chine

unités	2020	2021	2022	Période d'enquête
Production de VEB en Chine	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indice	100	279	518	589

Source: ACCA.

(c) *Demande en Chine*

- (1145) En 2023, les ventes totales de voitures particulières en Chine se sont chiffrées à 26,06 millions d'unités ⁽⁴⁸⁶⁾. En 2024, selon les prévisions, les ventes de véhicules particuliers devraient augmenter de 3,1 % par rapport à 2023, pour atteindre 26,8 millions d'unités ⁽⁴⁸⁷⁾.

⁽⁴⁸¹⁾ <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html>

⁽⁴⁸²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/>

⁽⁴⁸³⁾ <https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abe6-caf55f5dd9c3>

⁽⁴⁸⁴⁾ <https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html>

⁽⁴⁸⁵⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html>

⁽⁴⁸⁶⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html>

⁽⁴⁸⁷⁾ https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

- (1146) En 2023, les ventes totales de VNE particuliers en Chine (VEB et PHEV) se sont chiffrées à 9,49 millions d'unités ⁽⁴⁸⁸⁾. En 2024, les ventes de VNE devraient croître de 20 % par rapport à 2023 ⁽⁴⁸⁹⁾, pour atteindre 11,4 % millions d'unités.
- (1147) Les ventes de VEB (immatriculations) se sont élevées à plus de 5 millions d'unités au cours de la période d'enquête, comme expliqué dans le tableau ci-dessous. En outre, selon l'ACCA, environ 87 % des VEB produits ont été vendus et immatriculés en Chine.

Tableau 15

Demande totale en Chine

unités	2020	2021	2022	Période d'enquête
Immatriculations de VEB en Chine	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indice	100	294	467	547

Source: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles> et InsideEVs, «China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023» ⁽⁴⁹⁰⁾

- (1148) Une augmentation de 20 % sur le marché chinois des VEB en 2024 représente 6,1 millions de VEB, pour une capacité de plus de 9 millions de VEB. La Commission a donc provisoirement conclu que le marché intérieur chinois ne serait pas en mesure d'absorber ses vastes capacités inutilisées.

(d) *Exportations chinoises et disponibilité d'autres marchés d'exportation*

- (1149) Selon les statistiques douanières officielles des autorités chinoises, au cours de la période d'enquête, la Chine a exporté 1 471 136 VEB (soit une augmentation de 659 % par rapport à 2020) dont 486 550 ont été exportés vers l'Union, soit une augmentation de 1 343 % par rapport à 2020.

Tableau 16

Exportations chinoises de VEB

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Total des exportations chinoises	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indice	100	258	487	759
Exportations chinoises vers l'Union	33 731	171 822	328 391	486 550
Indice	100	509	974	1 443
% d'exportations chinoises vers l'Union par rapport aux exportations totales	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Source: GTA.

- (1150) Le tableau ci-dessus montre que le marché de l'Union constitue la principale destination d'exportation pour les producteurs-exportateurs chinois, puisqu'il représente 33,1 % du total des exportations chinoises de VEB. Les autres destinations sont le Royaume-Uni (10 % du total des exportations chinoises) la Thaïlande (9 % du total des exportations chinoises), les Philippines (7 % du total des exportations chinoises) et l'Australie (6 % du total des exportations chinoises).

⁽⁴⁸⁸⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html>

⁽⁴⁸⁹⁾ https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

⁽⁴⁹⁰⁾ [https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20\(YOY%20change\)%3A.%25\)%20and%2037%25%20market%20share](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) La part de VEB exportés vers l'Union dans le total des exportations chinoises a augmenté, passant de 17,4 % en 2020 à 33,1 % au cours de la période d'enquête. Bien que les exportations chinoises totales de VEB aient plus que sextuplé au cours de la période considérée, les exportations vers l'Union ont connu une augmentation bien plus prononcée, puisqu'elles ont plus que décuplé au cours de la même période.
- (1152) En outre, ainsi que le montrent le considérant 1120 et le tableau 11, les marchés des États-Unis et de l'Union sont les principaux marchés des voitures particulières après celui de la Chine, alors que le marché des États-Unis est protégé des importations de VEB chinois grâce à ses droits à l'importation élevés, comme expliqué au considérant 1121. D'autres marchés tels que le Royaume-Uni, le Japon et la Corée sont de taille relativement réduite par rapport au marché de l'Union, comme le montre le tableau 11; la capacité d'absorption de ces marchés de pays tiers est donc limitée. Enfin, d'autres marchés de pays tiers, tels que les États-Unis et la Turquie, ont également mis en place des barrières commerciales pour se protéger des importations de VEB chinois, comme expliqué au considérant 1121.

(e) *Conclusion*

- (1153) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que d'importants volumes des capacités excédentaires de production de VEB existantes continueront d'être dirigés vers le marché de l'Union au cours des mois et années à venir. Les surcapacités actuelles et la capacité d'absorption insuffisante des marchés de pays tiers ou du marché intérieur chinois sont les signes d'une probable nouvelle augmentation significative des exportations chinoises subventionnées vers l'Union.

5.5. **Niveau de prix des importations faisant l'objet de subventions**

- (1154) Les VEB en provenance de Chine qui sont arrivés sur le marché de l'Union au cours de la période d'enquête ont été importés à des prix sensiblement inférieurs aux prix pratiqués par l'industrie de l'Union. Comme expliqué au considérant 1029, la Commission a établi des marges de sous-cotation moyennes pondérées de 12,7 % pour la période d'enquête, calculées sur la base d'une analyse type par type au même stade commercial. En outre, comme expliqué au considérant 1033, le prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon était inférieur de 30 % au coût de production moyen pondéré de l'industrie de l'Union.
- (1155) Compte tenu de la nature très transparente et sensible aux variations de prix du marché de l'Union, le niveau de prix des importations faisant l'objet de subventions, à des volumes croissants, devrait pénétrer davantage sur le marché de l'Union et continuer d'exercer une pression considérable sur les prix des producteurs de l'Union à un moment où l'industrie de l'Union est particulièrement vulnérable du fait de la transition du marché de la production de véhicules ICE vers la production de VEB.
- (1156) Par ailleurs, la Commission a établi l'existence d'un blocage des prix. De fait, l'industrie de l'Union vendait à des prix inférieurs à son coût de production pendant la période considérée. En raison de la forte pression exercée sur les prix par les importations à bas prix subventionnées en provenance de la RPC, l'industrie de l'Union n'a pas pu augmenter ses prix de vente pour parvenir à la rentabilité, ce qui lui a valu une perte.

5.6. **Niveau des stocks**

- (1157) Le niveau des stocks des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon est décrit en détail au considérant 1017, qui montre qu'à la fin de la période d'enquête, les producteurs-exportateurs chinois possédaient des stocks importants de VEB dans l'Union [4,3 % de la consommation sur le marché de l'Union (immatriculations) au cours de la période d'enquête, soit environ 19 % du nombre d'immatriculations faisant suite à une importation en provenance de Chine]. De telles quantités de VEB aisément accessibles sont de toute évidence principalement destinées à être vendues sur le marché de l'Union.
- (1158) En outre, la presse a fait état d'une congestion des VEB importés depuis la Chine et stockés dans les ports de l'Union, en raison de difficultés logistiques rencontrées pour leur acheminement ultérieur⁽⁴⁹¹⁾. Par ailleurs, d'importants stocks de VEB chinois provenant de SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda et Hongqi (130 000 VEB) ont été signalés en mai 2024 dans les ports belges⁽⁴⁹²⁾.

⁽⁴⁹¹⁾ Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P., et Li, G., «European ports turned into “car parks” as vehicle imports pile up», *Financial Times*, 9 avril 2024, <https://on.ft.com/43OrRc7>.

⁽⁴⁹²⁾ <https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers>

(1159) La disponibilité de ces stocks souligne le caractère imminent de la menace de préjudice pour les producteurs de l'Union.

5.7. **Prévisibilité et imminence du changement de circonstances**

(1160) L'article 8, paragraphe 8, du règlement de base, dispose que: «[...] [l]e changement de circonstances qui créerait une situation où la subvention causerait un préjudice doit être clairement prévisible et imminent».

(1161) Tous les facteurs mentionnés ci-dessus ont été analysés et vérifiés relativement à la période d'enquête.

(1162) Pendant la période considérée, le volume des importations en provenance de Chine a augmenté de manière exponentielle, plus que quintuplant par rapport au début de la période considérée. Ces importations ont exercé une pression significative sur les prix, illustrée par la sous-cotation et le blocage des prix constatés. Dans le contexte d'un emballement de la consommation, l'industrie de l'Union n'a cessé de perdre des parts de marché tout au long de la période considérée, au profit des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine; la part de marché de l'industrie de l'Union a atteint son plus bas niveau au cours de la période d'enquête. Cela a eu pour effet d'entraver la transition progressive des véhicules ICE vers les VEB, en particulier pendant la période d'enquête. La rentabilité, le rendement des investissements et les flux de liquidités se sont détériorés au cours de la période d'enquête.

(1163) Si cette tendance persiste, l'industrie de l'Union sera dans l'incapacité d'accroître sa production de VEB dans la mesure nécessaire dans le cadre de la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB, et sa situation subira immédiatement un préjudice important. En outre, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127, les capacités inutilisées de VEB chinoises sont au moins 2,2 fois supérieures à la consommation de l'Union et ne peuvent être absorbées par la demande intérieure chinoise, comme expliqué au considérant 1148, ou par d'autres grands marchés d'exportation de la Chine, compte tenu des importantes barrières à l'entrée et de la taille de ces marchés, comme expliqué aux considérants 1120 et 1121. En outre, il existe des preuves d'une volonté des producteurs-exportateurs chinois d'accroître encore leur présence sur le marché d'importants pays de l'UE dans un avenir très proche, y compris en mettant de nouveaux modèles sur le marché. Enfin, la politique des pouvoirs publics chinois encourage une nouvelle augmentation imminente des exportations.

(1164) Les faits et éléments qui précèdent montrent que les importations faisant l'objet de subventions vont encore augmenter et qu'il est donc hautement probable que le préjudice pour l'industrie de l'Union se concrétise à très court terme.

5.8. **Allégations des parties**

(1165) La société n° 24 a affirmé que plusieurs producteurs de l'Union devraient lancer des modèles de VEB plus abordables dans les prochaines années et que, par conséquent, une plus forte présence des producteurs de l'Union dans les segments à bas prix exercera une pression à la baisse sur toute éventuelle augmentation de la part de marché des producteurs chinois. Elle a également soutenu que les producteurs de l'Union seront aidés dans ce processus par l'avantage concurrentiel traditionnel que l'industrie s'est constituée en plusieurs décennies de concurrence efficace dans l'Union et sur le marché mondial des véhicules particuliers. La société n° 24 a en outre déclaré que l'industrie des véhicules particuliers était fortement influencée par des facteurs tels que la marque et la fidélité, ainsi que par la valeur de revente, et que ces facteurs ont longtemps constitué d'importantes barrières à l'entrée sur le marché de l'Union pour les entreprises chinoises et continueront de l'être à l'avenir. Elle a, de surcroît, fait valoir que contrairement aux producteurs-exportateurs chinois, l'industrie de l'Union bénéficiait d'une position solide sur le marché de l'Union en ce qui concerne les réseaux de concessionnaires et les services après-vente qui facilitent les ventes sur le marché de l'Union.

(1166) Si l'industrie de l'Union entend lancer davantage de modèles de VEB pour le marché de l'Union à différents prix, les producteurs-exportateurs chinois sont censés s'adapter à ces nouveaux modèles de VEB et offrir des VEB similaires à des prix encore plus bas, à l'instar de ce qui s'est passé pendant la période d'enquête, comme expliqué au considérant 1029. Comme expliqué au considérant 1037, l'industrie de l'Union possédait traditionnellement un avantage concurrentiel sur le marché des véhicules ICE. Par le passé, les producteurs chinois de véhicules ICE ne rencontraient pas le succès sur le marché de l'Union, car les véhicules ICE construits par les producteurs de l'Union étaient technologiquement plus avancés et d'un niveau supérieur aux véhicules ICE chinois, surtout du point de vue de la sécurité. Toutefois, la situation est différente en ce qui concerne l'industrie des VEB, puisque les producteurs de l'Union se trouvent encore aux premiers stades du développement de leur technologie de VEB, tandis qu'en Chine, le développement de cette technologie a débuté il y a plusieurs années et a bien progressé depuis lors. En ce qui concerne la fidélité des clients et la marque, comme expliqué au considérant 1037, la croissance rapide de Tesla illustre clairement le fait que la valeur de la marque construite sur les voitures ICE, ou

son absence, ne revêt que peu d'importance en ce qui concerne le succès et le pouvoir de fixation des prix sur le marché des VEB. En particulier, compte tenu de l'objectif de l'UE de remplacer les véhicules ICE par les VEB d'ici à 2035, comme expliqué au considérant 1222, il est très probable que les consommateurs présents dans les segments intermédiaire et inférieur passent aux VEB chinois meilleur marché. En ce qui concerne les concessionnaires, les Chinois sont actuellement en train de constituer des réseaux de concessionnaires mais aussi de tirer parti des ventes en ligne, ce qui s'est déjà révélé être une stratégie efficace pour Tesla. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

5.9. **Conclusion**

- (1167) Compte tenu de l'analyse de tous les faits et éléments de preuve énumérés ci-dessus, la Commission a conclu qu'il existait une menace de préjudice clairement prévisible et imminente pour l'industrie de l'Union.
- (1168) La situation actuelle de l'industrie de l'Union, dans laquelle les ventes nécessaires pour récupérer les investissements importants nécessaires à la transition du marché ne peuvent être réalisées, risque d'être encore aggravée par la poursuite des importations de VEB chinois faisant l'objet de subventions, qui ont affiché une hausse constante et rapide à des prix sous-cotant et bloquant ceux de l'industrie de l'Union, ainsi que par le ciblage spécifique du marché de l'Union par les pouvoirs publics chinois, eu égard au fait que le marché de l'Union est le seul grand marché ouvert au monde. Cette matérialisation imminente du préjudice important compromettra encore davantage l'augmentation de la production et des ventes de VEB de l'industrie de l'Union qui doit accompagner la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB.
- (1169) En outre, le changement de circonstances qui entraînerait une matérialisation aussi imminente du préjudice pour l'industrie de l'Union est évident. Comme démontré aux considérants 1157 et 1158, les producteurs-exportateurs chinois disposent de grandes quantités de stocks de VEB aisément disponibles dans l'Union qui sont clairement destinés à être vendus sur le marché de l'Union. En outre, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127, un grand nombre de producteurs-exportateurs chinois ont annoncé leur intention de lancer plusieurs nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union, ainsi que d'accroître leur présence sur le marché de l'Union en entrant sur le marché de plus d'États membres de l'UE à court terme. Ces annonces témoignent clairement de l'intérêt des producteurs-exportateurs chinois pour le marché de l'Union. Ces facteurs sont fortement susceptibles d'entraîner des pertes significatives pour l'industrie de l'Union si aucune mesure compensatoire n'est adoptée. La rapidité avec laquelle ces faits pourraient entraîner un préjudice important est clairement illustrée par l'inversion de la tendance de la rentabilité, qui a commencé à se détériorer pour l'industrie de l'Union à la fin de la période considérée, en plus des parts de marché qui ont été en baisse constante tout au long de la période considérée. Tous ces éléments plaident en faveur de la constatation provisoire d'une menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base.

6. LIEN DE CAUSALITÉ

6.1. **Effets des importations faisant l'objet de subventions**

- (1170) Comme le montrent les tableaux 2a et 2b, les importations de VEB chinois et les immatriculations de VEB faisant suite à une importation ont gagné énormément de parts de marché sur le marché de l'Union au cours de la période considérée. Sur cette période, la part de marché des importations est passée de 3,9 % en 2020 à 25,0 % au cours de la période d'enquête et la part des immatriculations de VEB chinois est passée de 3,5 % à 22,8 %.
- (1171) Aux considérants 1023 à 1032, la Commission a démontré que les importations en provenance de Chine sous-cotaient les prix de l'industrie de l'Union d'au moins 12,7 % au cours de la période d'enquête. La Commission a également établi que les importations en provenance de Chine avaient bloqué les prix de l'industrie de l'Union pendant la période concernée.
- (1172) En raison de l'augmentation substantielle des importations de VEB chinois subventionnés, à des prix inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union, cette dernière a vu sa part de marché reculer au cours de la période d'enquête et ne pouvait même pas vendre à des prix qui lui auraient au moins permis de couvrir ses coûts. Par conséquent, la Commission a conclu que ces importations faisant l'objet de subventions ont eu une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union.

- (1173) En outre, comme décrit à la section 5, de nombreux facteurs démontrent que les producteurs de VEB chinois représentent une menace de préjudice croissante pour l'industrie de l'Union. Les producteurs de VEB chinois possèdent d'importants stocks de VEB dans l'Union qui sont prêts à être vendus sur le marché de l'Union. Il existe, en outre, des capacités inutilisées importantes et croissantes en Chine, qui sont disponibles pour les exportations. Comme indiqué au considérant 1121, les États-Unis, qui sont le seul autre grand marché d'exportation de la Chine, ont institué des mesures qui décourageront clairement les augmentations des importations. L'Union est donc devenue la destination la plus attrayante pour les exportations chinoises.
- (1174) Il est par ailleurs évident que l'augmentation des exportations vers l'Union se poursuivra et s'accroîtra dans un avenir proche, comme expliqué aux considérants 1111 à 1138. L'augmentation imminente des exportations vers l'Union sapera encore plus la capacité de l'industrie de l'Union à accroître ses niveaux de vente, à maintenir sa part de marché et à préserver ses investissements en ayant la possibilité d'en tirer un rendement équitable.
- (1175) La Commission a donc considéré à titre provisoire que les importations de VEB en provenance de Chine faisant l'objet de subventions constituaient une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union.

6.2. Autres facteurs connus

- (1176) Conformément à l'article 8, paragraphe 6, du règlement de base, la Commission a également examiné si d'autres facteurs connus sont susceptibles, individuellement ou collectivement, d'atténuer le lien de causalité établi entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice provisoirement constatée, de sorte que ce lien ne serait plus réel et substantiel.

6.2.1. Importations en provenance de pays tiers

- (1177) En dehors des importations en provenance de Chine, les importations en provenance de la Corée du Sud, du Royaume-Uni, du Mexique, du Japon et des États-Unis d'Amérique ont enregistré une part de marché de plus de 1 % au cours de la période d'enquête. Le volume des importations et les parts de marché, ainsi que les prix moyens à l'importation en provenance de ces pays tiers, ont évolué comme suit durant la période considérée:

Tableau 17

Importations en provenance de pays tiers

Pays		2020	2021	2022	Période d'enquête
Corée du Sud	Volume (en unités)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indice	100	126	111	160
	Part de marché	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indice	100	78	53	53
	Prix moyen (en EUR/unité)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indice	100	108	117	128
Royaume-Uni	Volume (en unités)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indice	100	197	244	395
	Part de marché	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indice	100	121	117	132
	Prix moyen (en EUR/unité)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indice	100	97	97	96

Pays		2020	2021	2022	Période d'enquête
Mexique	Volume (en unités)	291	29 090	25 484	31 310
	<i>Indice</i>	100	9 997	8 757	10 759
	Part de marché	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	<i>Indice</i>	100	6 132	4 196	3 591
	Prix moyen (en EUR/unité)	44 111	40 212	40 685	44 259
	<i>Indice</i>	100	91	92	100
Japon	Volume (en unités)	5 255	4 240	9 864	25 361
	<i>Indice</i>	100	81	188	483
	Part de marché	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	<i>Indice</i>	100	49	90	161
	Prix moyen (en EUR/unité)	20 176	23 937	31 643	31 385
	<i>Indice</i>	100	119	157	156
États-Unis	Volume (en unités)	67 799	34 084	5 031	23 904
	<i>Indice</i>	100	50	7	35
	Part de marché	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	<i>Indice</i>	100	31	4	12
	Prix moyen (en EUR/unité)	31 130	28 915	68 114	59 791
	<i>Indice</i>	100	93	219	192
Autres pays	Volume (en unités)	849	1 332	2 307	1 564
	<i>Indice</i>	100	157	272	184
	Part de marché	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	<i>Indice</i>	100	96	130	61
	Prix moyen (en EUR/unité)	30 417	20 678	26 537	39 820
	<i>Indice</i>	100	68	87	131
Total de tous les pays, à l'exclusion de la RPC	Volume (en unités)	150 079	178 440	153 137	249 475
	<i>Indice</i>	100	119	102	166
	Part de marché	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	<i>Indice</i>	100	73	49	55
	Prix moyen (en EUR/unité)	29 146	30 631	33 190	35 870
	<i>Indice</i>	100	105	114	123

Source: données des autorités douanières des États membres.

- (1178) Les importations en provenance de Corée du Sud ont augmenté, passant d'environ 56 000 unités à environ 90 000 unités au cours de la période considérée, mais leur part de marché a reculé de 10,2 % en 2020 à 5,5 % pendant la période d'enquête. En outre, les prix moyens de ces importations ont augmenté et étaient, en moyenne, supérieurs au prix des importations chinoises.
- (1179) Les importations en provenance du Royaume-Uni ont augmenté, passant d'environ 20 000 unités à environ 77 000 unités au cours de la période considérée. Bien que leur prix moyen ait légèrement diminué sur cette période, leur part de marché est restée relativement stable et n'a pas dépassé 5 % au cours de la période considérée. Bien que le prix moyen des importations en provenance du Royaume-Uni ait été légèrement inférieur au prix des importations en provenance de Chine en 2020 et en 2022 (à 3,0 % et 0,1 % respectivement), il était supérieur aux prix des importations en provenance de Chine en 2021 et pendant la période d'enquête (à 7,8 % et 4 % respectivement).
- (1180) Les importations en provenance du Mexique, du Japon et des États-Unis représentaient, par pays, moins de 2 % de la part de marché au cours de la période d'enquête. En outre, excepté pour le Japon en 2020 et 2021, les prix moyens des importations ont été largement supérieurs au prix moyen des importations en provenance de Chine tout au long de la période considérée.
- (1181) Les importations en provenance de tous les autres pays étaient négligeables.
- (1182) Sur la base de l'analyse ci-dessus, la Commission a conclu à titre provisoire que les importations en provenance d'autres pays tiers n'avaient pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice à l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête.

6.2.2. Résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union

- (1183) Les résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 18

Résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Volume des exportations (en unités)	190 101	291 766	454 555	632 256
<i>Indice</i>	100	153	239	333
Prix des exportations	42 374	40 082	47 723	47 482
<i>Indice</i>	100	95	113	112

Source: Eurostat (code NC 8703 80 10).

- (1184) Le niveau des exportations de VEB de l'industrie de l'Union a augmenté de 233 % au cours de la période considérée, soit un taux plus élevé par rapport aux ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union présentées dans le tableau 5.
- (1185) Le prix moyen des exportations de l'industrie de l'Union a été supérieur au coût de production indiqué dans le tableau 7.
- (1186) Il a donc été provisoirement conclu que les résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union n'avaient pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice constatée.

6.2.3. Facteurs liés à la demande

- (1187) Les principaux facteurs influant sur la demande de VEB incluent le temps de charge, la disponibilité d'infrastructures de charge, la question connexe de l'«angoisse de la panne» et le règlement sur les émissions de carbone des véhicules mentionné au considérant 1223.
- (1188) Il existe une corrélation positive entre les ventes de VEB et la capacité de charge de ces véhicules; en outre, la capacité de charge des VEB est un élément essentiel favorisant l'augmentation des ventes de VEB sur le marché de l'Union.

- (1189) La société n° 24 a affirmé que le manque d'infrastructures publiques de charge demeurerait un obstacle majeur à l'adoption accrue des VEB par les consommateurs de l'Union et limitait significativement la demande des consommateurs, ce qui a des effets défavorables sur l'industrie de l'Union. Elle a également soutenu que le marché des VEB de l'Union devrait connaître une croissance considérable dans les années à venir.
- (1190) La Commission a observé que la société n° 24 avait formulé des arguments contradictoires, en faisant valoir, d'un côté, qu'il existait certains facteurs qui limitaient considérablement la demande de VEB dans l'Union, tels que les infrastructures de charge, et, de l'autre, que la demande augmentait rapidement et que le marché des VEB de l'Union devrait connaître une croissance significative. La Commission a indiqué être d'accord sur le fait que, compte tenu des objectifs ambitieux fixés par l'Union et les règlements de l'UE pertinents, on pouvait s'attendre à ce que le marché des VEB de l'Union connaisse une croissance rapide ces prochaines années. Compte tenu de l'absence d'autres technologies de propulsion à émissions nulles arrivées à maturité, d'ici 2035, le marché des VEB devrait avoir atteint le niveau de l'actuel marché global des voitures particulières.
- (1191) En outre, la Commission a souligné les progrès rapides accomplis en ce qui concerne le traitement des goulots d'étranglement relatifs à la charge, que ce soit à domicile, dans une aire de charge privée (par exemple dans une entreprise ou sur un parking) ou via un accès à un point de charge public. Dans l'Union, la quantité d'infrastructures de charge, publiques et privées, est en forte augmentation, qu'elle soit analysée sur la base de la capacité installée ou du nombre de points de charge. Fin 2022, on dénombrait 475 000 points de charge publics pour une capacité installée de 5,1 kW par VEB dans l'Union. Pour les infrastructures de charge privées, la capacité installée représentait 8,0 kW par VEB dans l'Union. Le stock total d'infrastructures de charge dans l'Union atteindra 35 millions de points de charge d'ici à 2030 ⁽⁴⁹³⁾.
- (1192) L'UE a par ailleurs adopté le règlement sur l'infrastructure pour carburants alternatifs ⁽⁴⁹⁴⁾, qui exigera que toutes les routes et autoroutes nationales de l'Union soient équipées de points de charge publics d'ici 2025 en fonction du nombre de voitures électriques qui seront en circulation d'ici là. Selon ce règlement, des points de recharge devraient être disponibles tous les 60 km le long des principales autoroutes de l'UE: i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 400 kW et comprend au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW; ii) au plus tard le 31 décembre 2027, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW. Ce règlement fixe également des objectifs nationaux contraignants fondés sur la flotte, tels que l'obligation de fournir, dans des stations de recharge ouvertes au public, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie.
- (1193) La demande de VEB sur le marché de l'Union a rapidement augmenté au cours de la période considérée. Le tableau 1 montre que la consommation, tant apparente que réelle, a augmenté de plus de 180 % sur cette période. Les progrès réalisés dans les technologies en matière de batteries devraient accroître encore l'autonomie des véhicules et réduire le temps de charge, et la disponibilité d'infrastructures de charge publiques et privées devrait continuer de s'améliorer, ce qui éliminera ainsi progressivement les éventuelles contraintes pesant sur la demande. Compte tenu des objectifs contraignants fixés pour les émissions des nouveaux véhicules vendus sur le marché de l'Union (et des sanctions considérables prévues en cas de manquement) par les règlements de l'UE, comme expliqué aux considérants 1222 et 1223, la demande devrait donc continuer de s'accroître à l'avenir.
- (1194) Dans le cadre de la transition actuelle des véhicules ICE vers les VEB, il est essentiel que l'industrie de l'Union puisse maintenir ses économies d'échelle en conservant des volumes de ventes et des parts de marché suffisants. Elle pourra ainsi récupérer ses coûts et générer une rentabilité suffisante pour effectuer les investissements nécessaires. Cela est d'autant plus important dans la phase actuelle, où le marché des VEB de l'Union est encore en développement et n'est pas encore arrivé à maturité.
- (1195) Toutefois, les tableaux 2a et 2b montrent que l'industrie des VEB de l'Union voit actuellement sa part de marché reculer à un rythme insoutenable. L'évaluation effectuée à la section 5 indique par ailleurs que cette diminution de la part de marché se poursuivra d'ici à la fin 2026. Dès lors, bien que les facteurs limitant la demande pourraient avoir eu une incidence par le passé, c'est la pénétration récente et imminente du marché par les importations de produits chinois faisant l'objet de subventions, décrite à la section 6.1, qui constitue la plus grande menace pour l'industrie de l'Union dans un avenir proche en ce qui concerne la transition réussie du marché de l'Union vers les VEB.

⁽⁴⁹³⁾ <https://www.chargeurope.eu/>

⁽⁴⁹⁴⁾ Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

(1196) Au vu de ce qui précède, la Commission a provisoirement considéré qu'une éventuelle contrainte pesant sur la demande, liée, en particulier, à la disponibilité d'infrastructures de charge, n'atténuerait pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice provisoirement constatée. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

6.2.4. *Compétitivité de l'industrie des VEB de l'Union*

(1197) La CCCME a affirmé que la dépendance des producteurs de VEB de l'Union à l'égard des batteries et d'autres composants provenant de pays tiers affectait leur compétitivité en général. La CCCME et la société n° 24 ont soutenu que l'absence d'intégration verticale des producteurs de l'Union et leur dépendance à l'égard de sources de pays tiers pour les batteries donnaient lieu à des coûts plus élevés en ce qui concerne les batteries et d'autres coûts de production. Elles ont également déclaré que les effets négatifs, découlant de l'absence d'intégration verticale, étaient exacerbés par d'autres facteurs sans lien avec les importations de VEB en provenance de Chine, tels que i) les perturbations de la chaîne d'approvisionnement dues à la pandémie de COVID-19 et à la guerre menée par la Russie en Ukraine; ii) l'augmentation des coûts des matières premières; iii) les pénuries de composants critiques tels que les semi-conducteurs; et iv) les prix élevés de l'énergie. La société n° 24 a en outre fait valoir que l'industrie de l'Union n'avait pas investi à temps dans la chaîne d'approvisionnement des batteries et qu'elle s'était focalisée sur les voitures ICE, pour lesquelles elle disposait d'un avantage concurrentiel, et n'avait commencé que récemment à investir sur le marché des VEB.

(1198) La Commission a souligné que les avantages de l'intégration verticale concernaient essentiellement BYD, et non l'ensemble des producteurs-exportateurs chinois. L'industrie de l'Union se compose d'entreprises qui achètent des batteries sur le marché mondial et d'autres entreprises qui investissent dans la production de batteries. De fait, l'industrie de l'Union augmente en permanence sa capacité de production de batteries.

(1199) En outre, bien que les producteurs-exportateurs chinois se soient procuré des avantages en ce qui concerne l'approvisionnement en batteries et en matières premières essentielles pour batteries, ces avantages ont en grande partie été obtenus au moyen de subventions, comme indiqué à la section 3.7.2. Dès lors, les avantages concurrentiels allégués n'atténuent pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice.

(1200) Les perturbations des chaînes d'approvisionnement et les autres facteurs ayant entraîné une augmentation des prix des matières premières et de l'énergie étaient des problèmes mondiaux, qui ne s'appliquaient pas uniquement à l'industrie de l'Union, et, partant, ils n'ont infligé aucun désavantage concurrentiel spécifique à l'industrie de l'Union dans son ensemble. En outre, il s'agissait de problèmes qui ont principalement concerné la période considérée, et la CCCME et la société n° 24 n'ont ni indiqué ni étayé dans quelle mesure ces facteurs auront une incidence sur la situation de l'industrie de l'Union dans les années à venir.

(1201) Par conséquent, compte tenu des conclusions de la Commission exposées aux précédents considérants, ces arguments ont été rejetés.

6.2.5. *Concurrence entre les voitures ICE et les VEB*

(1202) La société n° 24 et la CCCME ont affirmé que la concurrence entre les véhicules ICE et les VEB devait être examinée en tant que facteur de causalité. Ni l'une ni l'autre n'ont toutefois fourni plus d'explications ou de précisions sur cet argument.

(1203) Les objectifs fixés dans la législation de l'Union sur les émissions garantiront la transition rapide de l'industrie de l'Union vers les VEB, comme expliqué au considérant 1223. Dès lors, bien qu'il existe actuellement une concurrence entre les véhicules ICE et les VEB sur le marché de l'Union, la production et les ventes de véhicules ICE diminueront progressivement, pendant qu'en parallèle, la production et les ventes de VEB augmenteront conformément aux objectifs de l'UE en matière d'émissions. Ainsi, la concurrence entre les voitures ICE et les VEB se réduira aussi progressivement en faveur des ventes de VEB.

(1204) Au vu de ce qui précède, la Commission a provisoirement considéré que l'incidence de la concurrence avec les ventes de véhicules ICE n'atténuerait pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice provisoirement constatée. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

6.2.6. *Absence d'économies d'échelle et start-ups*

- (1205) La CCCME a affirmé que l'absence d'économies d'échelle chez les producteurs de VEB de l'Union entraînait probablement des coûts plus élevés. Elle a également déclaré que certains producteurs de l'Union tels qu'e.Go s'appuyaient sur le concept de micro-usine et ne pouvaient réaliser des économies d'échelle comme le font les méga-usines et les vastes installations de production. En outre, la CCCME a soutenu que certains producteurs de l'Union tels que Fisker et e.Go venaient de démarrer la production de VEB et que, dès lors, la Commission devrait également tenir compte, dans son analyse, du fait que certains producteurs de l'Union étaient des start-ups.
- (1206) La Commission a suivi la méthode consistant à examiner les facteurs de causalité par rapport à leur incidence sur l'ensemble de l'industrie de l'Union. La simple existence de facteurs concernant une petite partie de l'industrie de l'Union n'a pas été jugée représentative de cette dernière dans son ensemble, et il a donc été provisoirement conclu qu'elle n'atténuait pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice provisoirement constatée. En ce qui concerne l'industrie de l'Union dans son ensemble, la Commission a considéré que c'était précisément les importations en provenance de Chine qui menaçaient les chances de l'industrie de l'Union d'atteindre l'échelle nécessaire et de devenir rentable dans un avenir proche. Ces importations faisant l'objet de subventions empêchent l'industrie de l'Union d'atteindre les objectifs de vente nécessaires pour accroître sa production en conséquence et réaliser des économies d'échelle. Cet argument a donc été rejeté.

6.2.7. *Problèmes liés à l'offre*

- (1207) La société n° 24 a en outre déclaré que l'industrie de l'Union n'avait pas la capacité requise pour répondre à la demande en rapide augmentation, qui était liée à la transition écologique.
- (1208) Contrairement à ce qu'affirme la société n° 24, l'enquête a révélé que l'industrie de l'Union disposait d'une capacité suffisante pour construire des VEB et répondre à la demande sur le marché de l'Union. Comme expliqué au considérant 1060, étant donné que l'utilisation des capacités était inférieure à 40 % au cours de la période d'enquête, il a été provisoirement conclu que l'industrie de l'Union disposait d'une capacité suffisante pour satisfaire les futures augmentations de la demande de VEB, et qu'en outre, davantage de capacités pouvaient être transférées de la production de véhicules ICE à la production de VEB. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

6.2.8. *Politique de l'UE en matière de biocarburants*

- (1209) La CCCME a affirmé que, traditionnellement, l'UE privilégiait la production de biodiesel par rapport à la production de VEB, et que par conséquent, elle n'accordait qu'une faible priorité à cette dernière.
- (1210) Cet argument était une déclaration très vague et ne contenait aucun détail permettant d'en expliquer la pertinence. Il est rappelé que, comme expliqué au considérant 1223, la Commission a introduit des objectifs d'émissions spécifiques pour l'ensemble des parcs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs, pour les marques et les groupes, à partir de 2020. La Commission a donc contesté l'affirmation selon laquelle elle n'accorderait qu'une faible priorité à la production de VEB.
- (1211) En outre, la Commission a conclu à la section 5 ci-dessus que l'industrie de l'Union faisait face à une menace imminente de préjudice important du fait des importations de produits chinois faisant l'objet de subventions. La CCCME n'a pas étayé en quoi la politique de l'UE en matière de biocarburants aurait une incidence négative sur la situation des producteurs de VEB de l'Union dans les années à venir. Cet argument a donc été rejeté.

6.2.9. *Importations de produits chinois par l'industrie de l'Union*

- (1212) La CCCME a affirmé que les importations de produits chinois par l'industrie de l'Union pourraient être un facteur entraînant une menace de préjudice pour l'industrie des VEB de l'Union.
- (1213) La Commission a présenté des observations sur les importations de produits chinois par des sociétés de l'industrie de l'Union au considérant 998. Il était difficile de savoir à quelles sociétés de l'industrie de l'Union la CCCME faisait référence dans son évaluation, ainsi que de quelle manière ces importations causeraient une menace de préjudice dans un avenir proche. Aux considérants 1130 à 1138, la Commission a clairement expliqué les attentes en ce qui concerne les volumes d'importations et l'évolution des prix en provenance de la Chine en général, ainsi que les importations des groupes détenus par la Chine tels que BYD, Geely et SAIC. Comme expliqué dans le tableau 12a, la part de marché des importations de marques chinoises est passée de 1,9 % en 2020 à 7,3 % au cours de la période d'enquête. La Commission a conclu que la principale menace de préjudice proviendrait, dans les années à venir, des groupes détenus par la Chine.

- (1214) Compte tenu de l'évaluation ci-dessus et du manque de clarté concernant la pertinence de cet argument, ce dernier a été jugé non étayé et a donc été rejeté.

6.3. Conclusion

- (1215) La Commission a constaté un lien entre l'augmentation des importations faisant l'objet de subventions en provenance de la RPC et la menace de préjudice important.
- (1216) La Commission a opéré une distinction entre les effets de tous les autres facteurs connus sur la situation de l'industrie de l'Union et les effets préjudiciables des importations faisant l'objet de subventions en provenance de la RPC.
- (1217) La Commission a conclu que les autres facteurs recensés tels que les importations en provenance de pays tiers, les résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union, les facteurs liés à la demande, la compétitivité de l'industrie de l'Union, la concurrence entre les véhicules ICE et les VEB, l'absence d'économies d'échelle et les start-ups, les problèmes liés à l'offre, la politique de l'UE en matière de biocarburants et les importations de produits chinois de l'industrie de l'Union n'atténaient pas le lien de causalité, que ce soit individuellement ou collectivement. Les producteurs-exportateurs chinois ont bénéficié de certains avantages pendant la période considérée, tels qu'un approvisionnement sûr en batteries et en matières premières. Toutefois, la Commission n'a pas conclu qu'un préjudice important avait été subi pendant cette période. De fait, des arguments convaincants n'ont été avancés pour aucun autre facteur afin de démontrer en quoi celui-ci constituait une menace imminente pour l'industrie de l'Union ou affaiblissait la menace évidente que représenteraient les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine dans les années à venir.
- (1218) Par conséquent, la Commission a provisoirement conclu qu'en l'absence de mesures, l'augmentation des importations de produits chinois faisant l'objet de subventions ferait courir une menace de préjudice important pour l'industrie des VEB de l'Union.

7. INTÉRÊT DE L'UNION

- (1219) Conformément à l'article 31 du règlement de base, la Commission a examiné si, malgré la constatation de l'existence de subventions préjudiciables, elle pouvait clairement conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'adopter des mesures compensatoires correspondant au montant total des subventions passibles de mesures compensatoires dans ce cas particulier. La Commission a déterminé l'intérêt de l'Union sur la base d'une analyse de tous les intérêts concernés, notamment ceux de l'industrie de l'Union, des importateurs, des utilisateurs, des fournisseurs et des consommateurs.
- (1220) Des observations sur l'intérêt de l'Union ont été reçues de la part des pouvoirs publics chinois, de la CCCME, de l'Association européenne des fournisseurs automobiles (ci-après la «CLEPA»), de l'Association allemande de l'industrie automobile (ci-après la «VDA»), de l'Association européenne de la sidérurgie (ci-après «Eurofer»), de la société n° 31 et de la société n° 29.

7.1. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (1221) L'industrie automobile joue un rôle important dans l'économie de l'Union, en fournissant un emploi direct ou indirect à 12,9 millions de personnes, soit 7 % de l'emploi total dans l'Union. Sur ce total, environ 24 % des emplois (3,1 millions) se trouvent dans le secteur manufacturier⁽⁴⁹⁵⁾. L'industrie automobile est un moteur de création de valeur économique, de souveraineté concurrentielle et de bien-être sociétal en Europe.
- (1222) Dans le pacte vert pour l'Europe⁽⁴⁹⁶⁾, la Commission a fixé l'objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Cet objectif a été inscrit dans la loi en 2021 avec la publication du règlement (UE) 2021/1119 (loi européenne sur le climat)⁽⁴⁹⁷⁾. Tous les secteurs de l'économie sont censés contribuer à la réalisation de ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier, dans lequel les émissions sont en hausse depuis 1990. Les VEB constituent donc un produit important pour permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs climatiques.

⁽⁴⁹⁵⁾ <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>

⁽⁴⁹⁶⁾ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

⁽⁴⁹⁷⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

- (1223) L'UE a également introduit des objectifs d'émissions spécifiques pour l'ensemble des parcs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs, à l'intention des constructeurs, à partir de 2020, dans le règlement (UE) 2019/631, ultérieurement modifié par le règlement (UE) 2023/851⁽⁴⁹⁸⁾. Ce règlement constitue un élément essentiel de la politique européenne de protection du climat. Il dispose qu'à compter de 2021, les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union ne pourront plus dépasser 95 g de CO₂/km à l'échelle du parc de l'Union. Les objectifs seront resserrés à partir de 2025: pour les parcs de voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union, une réduction de 15 % des émissions de CO₂ sera ainsi exigée à partir de 2025 et une réduction de 55 % à partir de 2030. Pour 2035, un objectif de 100 % réduction du CO₂ s'appliquera aux parcs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs. Si l'objectif applicable à l'échelle du parc n'est pas rempli, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires d'un montant de 95 EUR par gramme de CO₂ excédentaire et par véhicule nouvellement immatriculé.
- (1224) Ces objectifs peuvent notamment être atteints en augmentant la proportion de véhicules électriques dans le parc. Toutefois, l'objectif de réduction du CO₂ dans l'Union représente un défi majeur pour l'ensemble du secteur du transport: en effet, l'électrification va bien au-delà d'une simple conversion des systèmes de propulsion thermiques en systèmes de propulsion électriques et couvre l'intégralité de la chaîne de valeur des véhicules électriques. Il s'agit d'une transition complexe qui concerne l'intégralité de la chaîne de l'industrie automobile, de l'extraction minière des substances chimiques à la fabrication des systèmes de propulsion électriques et des assemblages en batterie sans oublier l'énergie, la collecte des batteries usagées et le recyclage. L'industrie automobile est donc en train de subir un processus de transformation fondamental.
- (1225) En outre, les batteries revêtent une importance stratégique pour le développement des VEB. L'emplacement de la production des batteries est très important pour les constructeurs de VEB. Si les cellules électriques peuvent être transportées et expédiées relativement facilement, une fois qu'elles sont placées dans des modules, puis dans des assemblages en batterie, ces opérations deviennent largement plus difficiles et plus coûteuses. Les producteurs de VEB ont donc tout intérêt à se trouver à proximité de leurs fournisseurs de batteries pour ce stade du processus, voire à le réaliser en interne. La proximité et le contact étroit avec les fournisseurs de batteries sont aussi importants compte tenu du fait que les batteries ne sont pas des produits standards, mais sont plutôt fabriqués en fonction des spécifications des producteurs de véhicules. Par exemple, la dimension et les fonctionnalités d'un VEB imposeront un certain type de batterie, ce qui affectera à son tour la composition de la combinaison de matières premières au départ du procédé de fabrication (en créant ici encore des gains d'efficacité potentiels pour les acteurs du marché verticalement intégrés). Si, au cours de la période considérée, les producteurs de VEB de l'Union dépendaient des importations de batteries, essentiellement en provenance de Chine, les constructeurs automobiles se sont engagés à investir massivement dans leurs propres capacités de production de batteries, en partenariat, pour la plupart d'entre eux, avec des acteurs spécialisés. Ces investissements représentent plusieurs milliards d'EUR qui seront décaissés d'ici 2030⁽⁴⁹⁹⁾.
- (1226) Dans le cadre de la transition vers l'électrification, il serait très dangereux pour les producteurs automobiles de l'Union de perdre de la rentabilité et des parts de marché au profit d'importations de produits chinois subventionnés, car cela signifierait ne pas pouvoir effectuer les investissements nécessaires dans de nouvelles technologies de batteries qui augmentent l'autonomie des véhicules, diminueront le temps de charge, réduiront les coûts et amélioreront la sécurité et permettront ainsi de mener à bien cette transition. Les entreprises chinoises, en revanche, ont été en mesure de réaliser des économies d'échelle grâce aux généreux montants de subvention octroyés par les pouvoirs publics chinois et exportent des VEB vers l'Union à des prix non équitables, en prenant des parts de marché à l'industrie de l'Union, qui est confrontée à des pertes substantielles et à l'incapacité qui en découle de réaliser les investissements requis. Si l'industrie de l'Union subit un préjudice irréparable du fait des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, l'objectif de l'électrification ne sera pas atteint et la réalisation des objectifs climatiques de l'Union européenne pourrait être compromise.
- (1227) L'institution des mesures compensatoires permettrait à l'industrie de l'Union de livrer une concurrence loyale sur le marché et de construire et vendre suffisamment de VEB sur le marché de l'Union pour pouvoir devenir rentable à l'avenir. Comme expliqué au considérant 1078, l'industrie des VEB de l'Union est une industrie à forte intensité de capital qui a donc besoin de temps pour réaliser des économies d'échelle afin de couvrir ses coûts fixes et être rentable. Par conséquent, l'institution de mesures protégerait l'industrie de l'Union d'une pression intensive et déloyale qu'exerceraient autrement sur les prix les importations de Chine.

⁽⁴⁹⁸⁾ Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (JO L 110 du 25.4.2023, p. 5).

⁽⁴⁹⁹⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegzqypr/>

- (1228) Si des mesures compensatoires ne sont pas instituées, les investissements que l'industrie des VEB de l'Union s'est engagée à réaliser en vue de la transition vers l'électrification et les emplois dans le secteur automobile mentionnés au considérant 1221 seraient mis en péril en raison de la concurrence déloyale. L'industrie de l'Union ne serait pas en mesure de suivre la transition du marché de l'Union de la production de véhicules ICE à la production de VEB, en raison des prix des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine sous-cotant les prix des producteurs de VEB de l'Union. En outre, l'Union risque de perdre l'une de ses industries manufacturières les plus importantes et, en tant que région, elle pourrait prendre du retard sur la Chine et les États-Unis en matière de technologie et d'innovation et risquerait de passer à côté de ses objectifs climatiques.
- (1229) La VDA a fait observer que les activités commerciales des entreprises chinoises en Chine et à l'étranger favorisaient la création d'économies d'échelle et contribuaient à la rentabilité dans des domaines tels que la production, la logistique et la R&D, et ce à l'échelle mondiale. Selon la VDA, dans l'ordre mondial actuel et selon le modèle économique actuel, ces effets favorisent également le développement de l'industrie automobile européenne.
- (1230) La société n° 24 a affirmé que s'il y avait eu, par le passé, des préoccupations concernant l'entrée et la part de marché croissante des constructeurs automobiles japonais et coréens sur le marché de l'Union à partir des années 80, l'introduction de produits japonais et coréens avait encouragé les producteurs de l'Union à déployer des efforts en matière d'adaptation, d'innovation et d'efficacité. En outre, les producteurs japonais et coréens ont établi une production dans l'Union, sont devenus membres de l'industrie de l'Union et ont ainsi contribué directement à son développement et à sa progression. Selon la société n° 24, on peut en attendre de même de la part des producteurs de VEB chinois.
- (1231) La Commission a exprimé son désaccord avec cette affirmation, car il existe des différences fondamentales entre l'essor des producteurs automobiles coréens et japonais ces dernières années et les FEO chinois actuels. En particulier, les FEO coréens et japonais étaient en concurrence, sur le marché des voitures ICE, avec des FEO de l'Union qui disposaient d'une longue expérience et de chaînes d'approvisionnement établies de longue date. En revanche, la position dominante de la Chine dans la production de batteries constitue un facteur clé de la concurrence entre les producteurs de VEB chinois et de l'Union. Les producteurs de l'Union construisent actuellement leurs pôles de batteries pour le marché de l'Union au prix d'investissements et de coûts considérables et se trouvent donc dans une position très différente de celle qui prévalait à l'époque de l'augmentation des importations de voitures en provenance du Japon et de Corée. En outre, par le passé, les producteurs coréens et japonais devaient accéder au marché de l'Union essentiellement par l'intermédiaire de concessionnaires, ce qui demandait beaucoup de temps et d'argent. Aujourd'hui, en revanche, il est plus facile pour les producteurs-exportateurs chinois d'entrer directement en contact avec le client sans passer par l'intermédiaire d'un concessionnaire, grâce aux achats de voiture en ligne et aux modèles de ventes directes en pleine expansion. Enfin, par le passé, les producteurs de l'Union ne devaient livrer concurrence qu'à un faible nombre de producteurs coréens et japonais, alors que pendant la période d'enquête, comme expliqué au considérant 1125, plus de 14 producteurs de VEB chinois étaient présents sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (1232) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures compensatoires, étant donné que l'industrie des VEB de l'Union ne disposait pas de la capacité suffisante pour construire des VEB afin de répondre à l'intégralité de la demande de VEB dans l'Union.
- (1233) L'enquête a révélé que l'industrie de l'Union disposait d'une capacité suffisante pour construire des VEB et répondre à la demande de l'Union, comme expliqué au considérant 1060. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (1234) La Commission a conclu que la transition de la production de véhicules ICE à la production de VEB serait compromise par la hausse exponentielle des importations faisant l'objet de subventions, causant ainsi une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union. Exposer l'industrie de l'Union à une augmentation massive d'importations de produits chinois à des prix non équitables sous-cotant les prix de vente de l'industrie de l'Union et à leurs parts de marché en rapide augmentation aura une incidence négative considérable sur la situation de l'industrie de l'Union qui se traduira par une perte de volumes de vente et de parts de marché ainsi que par une diminution rapide de sa rentabilité, entraînant des pertes conséquentes et donc également des pertes d'investissements. Cela conduira inévitablement à la fermeture de sites de production dans l'Union et à des pertes massives d'emplois. La Commission a par conséquent conclu provisoirement que l'institution de mesures serait dans l'intérêt de l'industrie de l'Union.

7.2. Intérêt des importateurs indépendants

(1235) Comme mentionné au considérant 47, aucun importateur indépendant n'a coopéré à l'enquête. La Commission a donc provisoirement conclu qu'au vu du défaut de coopération des importateurs indépendants, l'institution de mesures compensatoires n'aurait pas d'effet disproportionné sur ces derniers.

7.3. Intérêt des utilisateurs

(1236) Le produit soumis à l'enquête est utilisé par plusieurs types d'utilisateurs, notamment les sociétés de location de voitures, les sociétés de crédit-bail automobile, les sociétés de partage de voitures, les compagnies de taxis et les utilisateurs finals.

(1237) Sept utilisateurs appartenant à deux groupes de sociétés se sont fait connaître et ont répondu au questionnaire destiné aux utilisateurs; il s'agit de la société n° 32 et de six sociétés appartenant au groupe Leasys. Ces sociétés utilisaient le produit soumis à l'enquête pour le louer en crédit-bail à leurs clients.

(1238) La société n° 32 a soumis une réponse incomplète au questionnaire. La Commission lui a adressé par courrier une demande de complément d'information, à laquelle la société n'a pas répondu, au motif que cela était trop contraignant. La Commission n'a donc pas vérifié la réponse de la société n° 32 au questionnaire. Toutefois, dans la partie complétée de sa réponse, la société n° 32 a déclaré que, s'il était démontré que les subventions chinoises entraînaient des prix artificiellement bas des VEB dans l'Union, cela pourrait porter préjudice à l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement européenne. Selon elle, si des pratiques tarifaires déloyales mises en œuvre grâce à un soutien des pouvoirs publics aux véhicules produits en Chine compromettaient la viabilité des fournisseurs de VEB de l'Union, des mesures réciproques visant à protéger la production européenne seraient justes et nécessaires pour garantir la sécurité de l'approvisionnement.

(1239) Les sociétés du groupe Leasys ont soumis des réponses complètes au questionnaire et, comme expliqué au considérant 80, la Commission en a vérifié deux, provenant de sociétés qui achetaient également des VEB en Chine.

(1240) La Commission a constaté que les achats effectués par les utilisateurs ayant coopéré représentaient ensemble moins de 0,1 % des importations totales en provenance de Chine et de celles provenant d'autres pays et 1 % des ventes totales de l'industrie de l'Union (sur la base des immatriculations). Pendant la période d'enquête, moins de 5 % des achats du produit soumis à l'enquête effectués par les utilisateurs ayant coopéré provenaient de Chine, plus de 95 % provenaient de producteurs de l'Union et le reste provenait d'autres pays.

(1241) Le chiffre d'affaires et les coûts des deux utilisateurs vérifiés imputables aux VEB originaires de Chine représentaient moins de 2 % de leur chiffre d'affaires total et de leurs coûts totaux au cours de la période d'enquête. Les marges de bénéfice des utilisateurs vérifiés pendant la période d'enquête étaient comprises entre des valeurs à un chiffre et des valeurs à deux chiffres.

(1242) La Commission a conclu que l'institution de mesures compensatoires aurait une certaine incidence sur certains éléments de coût relatifs aux VEB originaires de Chine, notamment l'amortissement, les charges d'intérêts et l'assurance. Toutefois, compte tenu de la part limitée (moins de 2 %) de ces éléments de coût dans les coûts totaux des utilisateurs vérifiés et de la très faible part de VEB originaires de Chine dans leur parc total, l'incidence des droits compensateurs sur leurs coûts totaux a été jugée négligeable. L'analyse effectuée par la Commission sur la base des données fournies par les deux utilisateurs vérifiés pour la période d'enquête a montré que d'éventuelles hausses des coûts engendrées par l'institution de mesures compensatoires n'entraîneraient qu'une diminution marginale de leurs marges de bénéfice et que les deux sociétés resteraient rentables. Cet effet mineur sur la rentabilité serait encore atténué par la possibilité qu'auraient les utilisateurs de répercuter au moins une partie de l'augmentation des coûts sur leurs clients ou de passer à d'autres sources d'approvisionnement. Les deux utilisateurs vérifiés ont également estimé que l'institution de mesures compensatoires n'aurait pas d'incidence significative sur leurs résultats financiers.

(1243) Dès lors, sur la base des informations figurant dans le dossier et compte tenu du point de vue des parties intéressées, la Commission a provisoirement conclu que les utilisateurs ne seraient pas affectés de manière disproportionnée par l'institution des mesures.

7.4. Intérêt des fournisseurs

- (1244) La VDA et la CLEPA ont observé que le marché chinois, en tant que plus vaste marché automobile au monde, était essentiel aux fournisseurs et constructeurs automobiles pour pouvoir se livrer concurrence et renforcer leurs capacités d'innovation. Selon elles, toute mesure susceptible d'entraîner une restriction de l'accès des fournisseurs et constructeurs automobiles de l'Union au marché chinois pourrait, à long terme, nuire aux capacités d'innovation et à la compétitivité des industries concernées.
- (1245) Comme expliqué au considérant 1253, l'objectif de l'enquête est de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. L'enquête ne couvre pas l'accès des entreprises de l'Union au marché chinois et ne débouchera pas forcément, en soi, sur un accès moins favorable des fournisseurs et producteurs de l'Union au marché chinois. Par conséquent, cet argument a été rejeté. En toute hypothèse, si, par cet argument, la VDA et la CLEPA faisaient référence à la possibilité que la Chine prenne des mesures de rétorsion sous la forme d'une restriction de l'accès des entreprises de l'Union à son marché, cette possibilité est abordée à la section 7.6 ci-dessous.
- (1246) Eurofer a soutenu l'enquête. Elle a souligné que le secteur de l'automobile était un gros consommateur d'acier, et que dès lors, la future santé des constructeurs de VEB de l'Union était également primordiale pour l'industrie sidérurgique de l'Union. Eurofer a soutenu que les importations de VEB chinois subventionnés préjudiciables auraient une incidence négative sur l'industrie sidérurgique de l'Union. Selon elle, il existe un intérêt stratégique à préserver la santé de l'industrie automobile de l'Union, afin de protéger l'industrie sidérurgique de l'Union ainsi que les millions d'emplois qui y sont liés. Eurofer a affirmé que la Commission devrait prendre rapidement des mesures afin que l'industrie automobile de l'Union reste en bonne santé et en vue d'empêcher la menace de préjudice de se réaliser.
- (1247) La société n° 29 a également apporté son soutien à l'enquête, en déclarant que les mesures compensatoires contribueraient à rétablir des conditions de concurrence équitables et une concurrence loyale entre les constructeurs automobiles et les autres parties intéressées. Selon elle, à cause des importations de produits chinois subventionnés, la part de marché de l'industrie des VEB de l'Union devrait diminuer, ce qui affecterait négativement les ventes et les bénéfices des sociétés productrices de composants de VEB et leur capacité à investir dans l'Union.
- (1248) La société n° 31 a également manifesté son soutien à l'enquête, en espérant qu'elle débouche sur un rétablissement de conditions de concurrence équitables dans l'industrie automobile de l'Union. Selon la société n° 31, les efforts déployés par l'Union en vue de réaliser la transition écologique et les investissements et innovations réalisés par l'industrie automobile dans ce cadre seraient compromis et les entreprises de l'Union seraient injustement défavorisées.
- (1249) Eu égard à ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu que l'institution de mesures compensatoires était dans l'intérêt des fournisseurs de l'Union.

7.5. Incidence sur les consommateurs et effets sur les objectifs climatiques

- (1250) La VDA a soutenu que, pour atteindre l'objectif de l'Union relatif à une mobilité exempte de CO₂ d'ici 2035, un approvisionnement suffisant en véhicules électriques devait être assuré sur le marché de l'Union. Selon elle, une hausse des prix des VEB en provenance de Chine pourrait compliquer la réalisation de cet objectif. La VDA, de même que les pouvoirs publics chinois, a affirmé que la Commission devrait tenir compte de l'importance de la Chine pour la transition de l'industrie européenne tout entière et de l'industrie automobile en particulier vers la neutralité carbone. La société n° 24 a soutenu que les capacités de production de l'industrie de l'Union, qui étaient limitées essentiellement en raison de goulets d'étranglement au niveau de l'approvisionnement en batteries sur le marché intérieur et à l'étranger, étaient insuffisantes pour permettre à l'UE d'atteindre ses objectifs climatiques dans le secteur du transport routier, et que dès lors, l'UE dépendait des importations de VEB pour atteindre ses objectifs, tandis que la Chine demeurerait un partenaire important de l'Union à cet égard. Elle a également fait valoir que des droits compensateurs menaceraient l'approvisionnement en VEB pour les consommateurs de l'Union à faible revenu et à revenu moyen, en compromettant ainsi, à terme, l'action de l'UE visant à faire face à la menace existentielle que représente le changement climatique.
- (1251) La présente enquête vise à faire en sorte que les producteurs de VEB de l'Union et de la RPC se livrent une concurrence équitable et permet d'éviter aux producteurs de l'Union le préjudice que menacent de causer les importations faisant l'objet de subventions. Les droits compensateurs ne feront donc que compenser les subventions faussant la concurrence, alors que les échanges continueront de se faire. La possibilité d'une augmentation de prix pour les consommateurs de l'Union doit être mise en balance avec l'effet désastreux des importations à bas prix sur l'industrie de l'Union, laquelle fournira des millions d'emplois dans l'UE une fois que le marché aura achevé sa transition des véhicules ICE vers les VEB. La disparition de l'industrie automobile de

L'Union aurait une incidence négative retentissante sur le marché de l'Union, avec des retombées sur l'industrie des fournisseurs qui pourraient déboucher sur la perte de millions d'emplois dans l'Union. L'enquête a révélé que la faible augmentation des prix, qui ne fait que refléter les subventions déloyales constatées pendant l'enquête, n'est pas de nature à augmenter de manière disproportionnée les prix pour les consommateurs, même si elle est entièrement répercutée sur le consommateur final. Toutefois, au moins une partie de cette augmentation des prix devrait être absorbée par les importateurs. La Commission a en outre observé que les efforts bilatéraux visant à lutter contre le changement climatique ne peuvent être fondés sur une concurrence déloyale exercée par des VEB à bas prix subventionnés, mais devraient reposer sur des conditions de concurrence équitables dans le cadre desquelles une concurrence loyale et l'innovation stimuleront la transition écologique. L'industrie des VEB de l'Union est indispensable à l'ambition de l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre, pour laquelle il est nécessaire de sécuriser la chaîne d'approvisionnement des véhicules à émissions nulles de l'Union, afin de garantir que toutes les voitures neuves immatriculées en Europe seront à émissions nulles d'ici 2035.

- (1252) La CCCME a soumis une analyse économique réalisée par deux professeurs de la Katholieke Universiteit Leuven et du Centre of Economic Policy Research (CEPR). Le rapport concluait que les importations de VEB chinois étaient indispensables pour le marché des VEB de l'Union, pour les producteurs et consommateurs de VEB de l'Union et pour l'Union dans son ensemble car elles étaient nécessaires au maintien de la concurrence et de l'innovation dans l'Union et à l'accélération de la disponibilité de VEB abordables pour les consommateurs moyens ainsi que pour assurer la réalisation des objectifs climatiques de l'Union.
- (1253) Indépendamment de la fiabilité et de la valeur objective ce rapport, la Commission a souligné que l'objectif des droits compensateurs n'était pas de mettre fin aux importations de VEB en provenance de Chine, mais de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union, celles-ci ayant été faussées par les importations de produits chinois subventionnés à bas prix. La concurrence sur le marché de l'Union doit être une concurrence équitable. Les efforts visant à lutter contre le changement climatique ne peuvent être fondés sur une concurrence déloyale exercée par des VEB à bas prix subventionnés, mais devraient reposer sur des conditions de concurrence équitables dans le cadre desquelles une concurrence loyale et l'innovation stimuleront la transition écologique.
- (1254) Dès lors, dans l'ensemble, il est provisoirement conclu que les objectifs climatiques ne sont pas compromis par l'institution de mesures compensatoires, mais qu'au contraire, celles-ci contribueront à leur réalisation.

7.6. **Risque de rétorsion**

- (1255) La CLEPA, la VDA et la société n° 24 ont affirmé que l'institution de droits compensateurs pourrait entraîner des mesures de rétorsion de la part de la Chine. La CLEPA et la VDA ont soutenu que la Commission devrait tenir compte de ce risque de mesures de rétorsion de la part de la Chine et des incidences qu'elles pourraient avoir sur les échanges actuels avec la Chine ainsi que sur les investissements réalisés dans ce pays.
- (1256) La présente enquête antisubventions est une enquête fondée sur des données qui est menée en pleine conformité avec les règles applicables de l'OMC et de l'Union. Elle repose sur des preuves de l'existence d'un large éventail de subventions chinoises passibles de mesures compensatoires ainsi que d'une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union due à une augmentation massive des capacités excédentaires chinoises et à une augmentation rapide des importations à bas prix subventionnées de VEB dans l'Union, comme expliqué dans le présent règlement. L'enquête n'est pas censée et ne peut compenser un éventuel avantage concurrentiel dont disposerait l'industrie chinoise. Elle vise en revanche à faire en sorte que les producteurs de l'Union et les producteurs-exportateurs chinois se livrent une concurrence équitable sur le marché de l'Union.
- (1257) La Chine et les producteurs-exportateurs chinois ont bénéficié de droits de la défense étendus, ainsi que du droit de participer à l'enquête et du droit à un contrôle juridictionnel impartial de la décision finale, sans besoin de recourir à des mesures de rétorsion.
- (1258) Partant, la Commission a provisoirement conclu que le risque allégué de mesures de rétorsion ne constituait pas un élément qui s'opposerait à l'institution de mesures compensatoires.

7.7. **Interdépendance**

- (1259) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que, à partir du moment où les chaînes d'approvisionnement des VEB de l'Union et de la Chine sont interdépendantes et profondément intégrées tout au long de la chaîne de valeur, toute mesure nuirait à leur stabilité et à leur continuité, ainsi qu'à la croissance de l'industrie des VEB dans l'Union, en Chine et dans le monde entier.

- (1260) Comme expliqué au considérant 1253, l'objectif de l'enquête est de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué plus en détail jusqu'à quel point les mesures compensatoires auraient une incidence sur les chaînes d'approvisionnement et en quoi elles pourraient nuire à la stabilité et à la continuité. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

7.8. Incitations des pouvoirs publics dans l'Union

- (1261) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'Union accordait elle-même des subventions aux producteurs de l'Union et ont fourni quelques exemples de telles subventions. Ils ont ainsi laissé entendre que les éventuelles subventions accordées aux producteurs de VEB chinois ne devraient pas faire l'objet de mesures compensatoires.
- (1262) La Commission a observé que les pouvoirs publics chinois n'avaient pas étayé en quoi le fait que l'Union accorderait prétendument des subventions aux producteurs de l'Union aurait une incidence sur la présente enquête. En effet, conformément au règlement antistatutaires de base, des droits compensateurs devraient être institués lorsque des importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne causent un préjudice important ou, comme dans la présente enquête, menacent de causer un préjudice important aux producteurs de l'Union. Dans ce contexte, il est sans importance de savoir si les producteurs de l'Union reçoivent un soutien financier de la part des États membres ou des autorités de l'Union pour la fabrication ou la vente du produit qui ne fait de toute façon pas l'objet de la présente enquête. L'enquête est axée sur la menace de préjudice causée par les importations faisant l'objet de subventions en provenance de la RPC dans l'Union. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué en quoi ces subventions pourraient donner lieu à une action ou porteraient préjudice à l'intérêt de la Chine, qui ne fait de toute façon pas l'objet de la présente enquête. De surcroît, le fait que l'UE ait elle-même octroyé des subventions à l'industrie des VEB de l'Union ne change rien aux conclusions provisoires de la Commission selon lesquelles les pouvoirs publics chinois ont accordé des subventions aux producteurs-exportateurs de VEB, qui sont passibles de mesures compensatoires au titre de l'accord SMC de l'OMC et du règlement de base et qui constituent une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union. Contrairement à ce qu'affirment les pouvoirs publics chinois, les subventions chinoises passibles de mesures compensatoires créent une concurrence déloyale sur le marché de l'Union qui ne ferait qu'entraver le développement de l'industrie des VEB de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

7.9. Effets de distorsion des échanges des subventions

- (1263) Conformément à l'article 31, paragraphe 1, du règlement de base, une attention particulière est accordée à la nécessité d'éliminer les effets de distorsion des échanges d'une subvention préjudiciable et de restaurer une concurrence effective.
- (1264) L'enquête a établi que les producteurs-exportateurs chinois vendaient des quantités importantes de VEB faisant l'objet de subventions à des prix artificiellement bas sur le marché de l'Union. Si cette situation persiste, les producteurs-exportateurs chinois conserveront leur avantage concurrentiel déloyal, ce qui affaiblira encore la situation déjà vulnérable de l'industrie de l'Union.
- (1265) La Commission a donc provisoirement conclu que les effets de distorsion des échanges des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine augmenteront au fil du temps et que ces importations continueront à priver l'industrie de l'Union de conditions de concurrence équitables.

7.10. Autres arguments

- (1266) La société n° 24 a affirmé que l'institution de mesures compensatoires n'était pas dans l'intérêt de l'Union, car i) le recours à une mesure de défense commerciale n'est pas une réponse appropriée à un problème d'approvisionnement systémique rencontré par l'industrie de l'Union en raison d'une capacité insuffisante de production de batteries dans l'Union, d'une disponibilité limitée de semi-conducteurs et d'un manque d'accès aux matières premières, des facteurs qui limitent le développement de l'industrie de l'Union et qui sont sans rapport avec les importations en provenance de Chine; ii) l'intérêt de l'Union nécessite, dans ce contexte, la poursuite d'une politique industrielle de premier plan au niveau mondial, fondée sur la garantie de l'accès au marché qui est essentielle au développement de l'industrie de l'Union, alors que l'institution des mesures compensatoires ne servirait qu'à limiter ce développement; iii) les producteurs chinois finiront par déplacer leur production de VEB destinés au marché de l'Union dans l'Union; et iv) l'institution de droits compensateurs risque de déclencher une réaction en chaîne qui sera, en définitive, préjudiciable pour l'industrie de l'Union, étant donné que les gouvernements des pays tiers réagiront à l'augmentation des flux (redirigés) de VEB en instituant leurs propres mesures de restriction des échanges à l'encontre des VEB, qui n'opéreront pas nécessairement de distinction entre les importations de VEB en provenance de l'Union et celles en provenance de la Chine.

(1267) Il est rappelé que l'objectif de la présente enquête est uniquement de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. Des mesures compensatoires sont justifiées lorsque les conditions de l'institution de telles mesures énoncées dans le règlement de base sont remplies. L'institution de mesures compensatoires n'exclut pas la possibilité que l'Union prenne d'autres initiatives stratégiques afin de traiter les différents problèmes auxquels est confrontée l'industrie de l'Union. Dès lors, cet argument ne signifie pas en soi que des mesures compensatoires concernant les VEB ne sont pas dans l'intérêt de l'Union. En ce qui concerne l'accès au marché de l'Union, la présente enquête n'a pas pour but de mettre fin aux importations de VEB en provenance de Chine. En outre, la question de savoir si les producteurs-exportateurs chinois commenceront ou non à construire des VEB dans l'Union n'est pas pertinente pour la présente enquête, qui ne s'intéresse qu'au préjudice ou à la menace de préjudice que subit l'industrie des VEB de l'Union du fait des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine. En outre, l'argument relatif à l'ouverture possible d'une enquête de défense commerciale entraînant l'adoption de mesures de restriction des échanges à l'encontre des importations de VEB en provenance de Chine par d'autres pays tiers relève de la pure spéculation. Enfin, la Commission a souligné que de telles enquêtes, le cas échéant, doivent être ouvertes sur la base de leurs circonstances propres et des éléments de preuve suffisants à première vue nécessaires à leur ouverture. Partant, l'argument de la société n° 24 selon lequel de telles enquêtes n'opéreraient pas de distinction entre les importations en provenance de Chine et celles en provenance de l'Union est dénué de fondement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

7.11. Conclusion sur l'intérêt de l'Union

(1268) À la lumière de ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu qu'il n'existait aucune raison impérieuse de penser qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures compensatoires correspondant au montant total des subventions passibles de mesures compensatoires sur les importations de VEB originaires de la RPC.

8. ENREGISTREMENT

(1269) Comme indiqué au considérant 8, la Commission a, de sa propre initiative, soumis à enregistrement les importations de VEB par le règlement soumettant à enregistrement les importations. Cette disposition a été prise en vue d'une éventuelle application rétroactive des mesures compensatoires, conformément à l'article 16, paragraphe 4, du règlement de base. L'enregistrement des importations devrait cesser. Aucune décision concernant une éventuelle application rétroactive des mesures compensatoires ne peut être prise à ce stade de la procédure.

8.1. Observations sur l'enregistrement

(1270) À la suite de la publication du règlement soumettant à enregistrement les importations, des observations sur l'enregistrement ont été reçues de la société n° 22, de la société n° 24, de la CCCME, d'Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (ci-après «Asia Euro Taizhou») et de Tesla. La Commission n'estime pas utile, à ce stade, d'examiner ces observations. En vertu de l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base, l'enregistrement est un outil dont dispose la Commission pour enjoindre aux autorités douanières de prendre les mesures appropriées pour enregistrer les importations, de telle sorte que des mesures puissent par la suite être appliquées à l'encontre de ces importations à partir de la date de leur enregistrement. L'article 14, paragraphe 5, laisse également à la Commission un pouvoir d'appréciation quant au moment où cet enregistrement doit avoir lieu, ce qui lui permet de procéder à l'enregistrement de sa propre initiative. La Commission a exercé ce pouvoir d'appréciation dans le règlement d'enregistrement.

9. MESURES COMPENSATOIRES PROVISOIRES

(1271) Eu égard aux conclusions auxquelles est parvenue la Commission au sujet de l'existence des subventions, du préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union, et conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement de base, il convient d'instituer un droit compensateur provisoire sur les importations de véhicules électriques à batterie originaires de la République populaire de Chine.

9.1. Mesures provisoires

(1272) Il convient d'instituer des mesures compensatoires provisoires sur les importations de véhicules électriques à batterie originaires de la République populaire de Chine, conformément aux règles énoncées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement de base, qui dispose que le droit provisoire correspond au montant total des subventions passibles de mesures compensatoires établi à titre provisoire.

(1273) Eu égard à ce qui précède, il convient que les taux de droit compensateur provisoire, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Droit compensateur provisoire
Groupe BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Groupe Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Groupe SAIC:	37,6 %
— 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.	
Autres sociétés ayant coopéré (annexe)	20,8 %
Toutes les autres sociétés	37,6 %

(1274) Les taux individuels de droit compensateur mentionnés dans le présent règlement ont été établis sur la base des conclusions de l'enquête. Elles reflètent donc la situation constatée durant l'enquête pour les sociétés concernées. Ces taux de droit s'appliquent exclusivement aux importations du produit concerné originaire du pays concerné et fabriqué par les entités juridiques citées. Il convient que les importations du produit concerné fabriqué par toute autre société dont le nom n'est pas spécifiquement mentionné dans le dispositif du présent règlement, y compris les entités liées aux sociétés spécifiquement mentionnées, soient soumises au taux de droit applicable à «toutes les autres sociétés». Ces importations ne devraient pas être soumises à l'un des taux de droit compensateur individuels.

10. INFORMATIONS AU STADE PROVISOIRE

- (1275) Conformément à l'article 29 bis du règlement de base, la Commission a informé les parties intéressées de l'institution prévue de droits provisoires. Cette information a également été mise à la disposition du grand public via le site web de la DG Commerce. Les parties intéressées ont disposé de trois jours ouvrables pour présenter des observations sur l'exactitude des calculs qui leur ont été spécifiquement communiqués.
- (1276) Les trois groupes de producteurs exportateurs retenus dans l'échantillon ont formulé des observations sur l'exactitude du calcul des marges de subvention. Lorsque cela se justifie, la Commission a corrigé le calcul et les marges de subvention correspondantes.
- (1277) En outre, le producteur-exportateur Great Wall Motor a formulé des observations sur l'inclusion de son nom et des noms de ses parties liées sur la liste des parties ayant coopéré non retenues dans l'échantillon figurant à l'annexe. Celle-ci a été corrigée.
- (1278) En outre, plusieurs parties, liées aux groupes retenus dans l'échantillon ou aux producteurs dont le nom est mentionné dans l'annexe énumérant les sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon, ont demandé à la Commission d'inclure leur nom dans l'annexe au motif qu'elles étaient liées à ces sociétés et qu'elles avaient commencé à produire et/ou à exporter des BEV vers l'UE. Ces sociétés liées n'ayant ni produit ni exporté le produit soumis à l'enquête au cours de la période d'enquête, ces demandes ont été rejetées.
- (1279) Toutes les autres observations reçues à la suite de la notification préalable seront traitées au stade définitif.

11. DISPOSITIONS FINALES

- (1280) Dans l'intérêt d'une bonne administration, la Commission invitera les parties intéressées à présenter leurs observations écrites et/ou à demander à être entendues par la Commission dans le cadre des procédures commerciales dans un délai déterminé.
- (1281) Les conclusions relatives à l'institution de droits provisoires sont provisoires et peuvent être modifiées au stade définitif de l'enquête,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit compensateur provisoire est institué sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, à l'exclusion des véhicules des catégories L6 et L7 au sens du règlement (UE) n° 168/2013⁽⁵⁰⁰⁾ et des motocycles, propulsés (quel que soit le nombre de roues mises en mouvement) uniquement par un ou plusieurs moteurs électriques, y compris ceux équipés d'un prolongateur d'autonomie à combustion interne (groupe auxiliaire de puissance), relevant actuellement du code NC ex 8703 80 10 (code TARIC 8703 80 10 10) et originaires de la République populaire de Chine.

2. Les taux de droit compensateur provisoire applicables au prix net franco frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit pour le produit décrit au paragraphe 1 et fabriqué par les sociétés énumérées ci-après:

Société	Droit compensateur provisoire	Code additionnel TARIC
Groupe BYD:	17,4 %	89BL
— BYD Auto Company Limited		
— BYD Auto Industry Company Limited		

⁽⁵⁰⁰⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

Société	Droit compensateur provisoire	Code additionnel TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited		
— Changsha Xingchao Auto Company Limited		
— Changzhou BYD Auto Company Limited		
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited		
— Hefei BYD Auto Company Limited		
— Jinan BYD Auto Company Limited		
Groupe Geely:	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		
Groupe SAIC:	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.		
Autres sociétés ayant coopéré (annexe)	20,8 %	
Toutes les autres sociétés	37,6 %	8999

3. L'application des taux de droit individuels précisés pour les sociétés mentionnées au paragraphe 2 est subordonnée à la présentation aux autorités douanières des États membres d'une facture commerciale en bonne et due forme, sur laquelle doit apparaître une déclaration datée et signée par un représentant de l'entité délivrant une telle facture, identifié par son nom et sa fonction, et rédigée comme suit: «Je soussigné(e) certifie que le (volume) de véhicules électriques à batterie neufs vendu à l'exportation vers l'Union européenne et faisant l'objet de la présente facture a été fabriqué par (nom et adresse de la société) (code additionnel TARIC) en République populaire de Chine. Je déclare que les informations fournies dans la présente facture sont complètes et correctes.» À défaut de présentation d'une telle facture, le taux de droit applicable à toutes les autres sociétés s'applique.

4. La mise en libre pratique, dans l'Union, du produit visé au paragraphe 1 est subordonnée au dépôt d'une garantie équivalente au montant du droit provisoire.

5. Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

1. Les parties intéressées présentent par écrit leurs observations concernant le présent règlement à la Commission dans un délai de 15 jours civils suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
2. Les parties intéressées demandent à être entendues par la Commission dans un délai de 5 jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Les parties intéressées qui souhaitent être entendues par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales sont invitées à le faire dans un délai de 5 jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. Le conseiller-auditeur examine les demandes présentées en dehors de ce délai et peut décider de les accepter le cas échéant.

Article 3

1. Il est enjoint aux autorités douanières de cesser l'enregistrement des importations mis en place conformément à l'article 1^{er} du règlement d'exécution (UE) 2024/785 de la Commission.
2. Les données collectées au sujet de produits entrés dans l'Union pour mise à la consommation 90 jours au plus avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont conservées jusqu'à l'entrée en vigueur d'éventuelles mesures définitives ou jusqu'à la clôture de la présente procédure.

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 1^{er} est applicable pour une période de quatre mois.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 juillet 2024

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré non retenus dans l'échantillon:

Producteur-exportateur ayant coopéré	Producteurs liés	Code additionnel TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd.	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Producteur-exportateur ayant coopéré	Producteurs liés	Code additionnel TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	